

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 NOVEMBER 15. (14. SZÁM)

HA-MIS

Háton-repülést mutat be a BSE oktatója

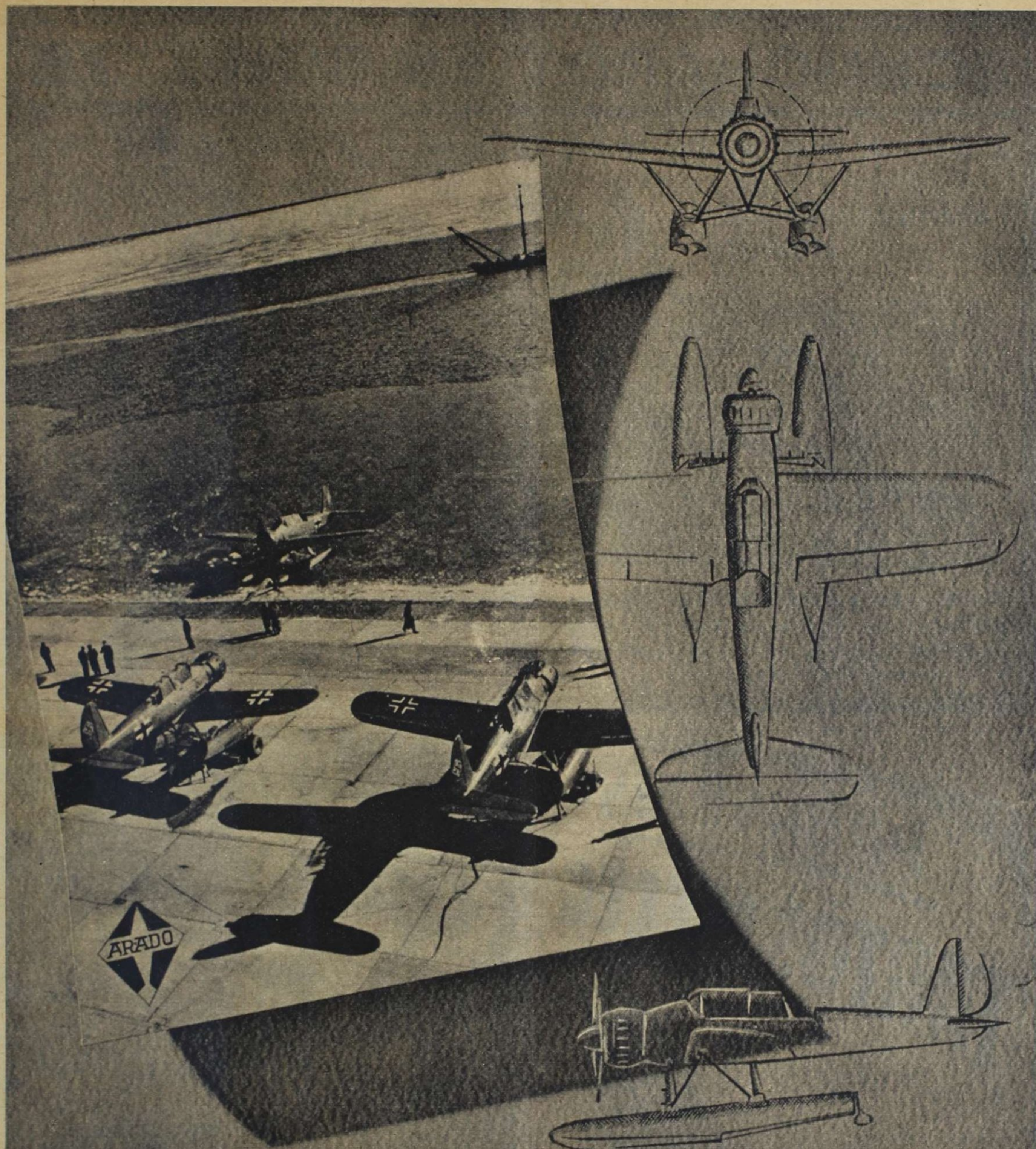
ÁRA 50 FILLÉR



20 ÉVI KÖZÖS MUNKA

és együttműködés a nemzetközi repülővállalatokkal eredményezte a gyors és megbízható kiszolgálást, amit a SHELL a világ minden repülőterén fenntart. A repülőgépek lassú feltöltése súlyos időveszteséget okoz a menetrendszerű légi járatoknál. Az 1920-as években még kannákból töltötték a gépeket, ma már a SHELL olyan berendezésekkel rendelkezik, amelyek ezerkétszáz litert töltenek a gépbe öt perc alatt.

SHELL



ARADO

FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM (NEMAČKA)

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 14. SZÁM * BUDAPEST, 1940 NOVEMBER 15

Vizsgáztak a Repülő-Alap növendékei

Vitéz Horthy István beszámolója

Éppúgy, mint a mult esztendőben, az idén is megrendezte a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* a haderőnkívüli repülőelőképzésben részesített elsőfokú motoros pilóták ünnepélyes vizsgáját.

Október 29-én már reggel rossz idő ígérkezett s délután 3 órakor, amikor az ünnepség kezdetét vette, gyöngén szitált az eső s az egész repülőtér fölött meglehetős rossz volt a látás. Ennek ellenére díszbe öltözött a budaörsi repülőtér s meglehetősen nagyszámú érdeklődő közönség várta az ünnepség megnyitását.

A bemutatón a kormány tagjai közül ott volt gr. *Teleki* Pál miniszterelnök, vitéz *Bartha* Károly honvédelmi miniszter, a főváros részéről *Karafiáth* főpolgármester és *Szendy* polgármester, a légierők parancsnoka vezérkarával vett részt az ünnepségen, a HMNRA intézőbizottsága pedig teljes számmal jelen volt.

Az ünnepség első számaként vitéz Horthy István, a Repülő Alap elnöke rövid tájékoztatót adott az Alap 1940.évi munkájáról, majd a következőket mondotta:

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága nevében tisztelettel üdvözlöm a megjelenteket és rövid tájékoztatást adok a Horthy Miklos Nemzeti Repülő Alap 1940. évi munkájáról.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az 1939. évi X. törvénycikkel törvénybe iktattatott. Célja a törvény szavai szerint a repülő előképzésnek mennél hathatósabb előmozdítása.

Ennek a röviden kifejezett, de sokat magában foglaló célnak a megvalósítása *az Alap munkáját igen sokoldalúvá teszi.*

Ennek a sokoldalú munkának az irányítása, a munka elvégzésének ellenőrzése és a munka elvégzéséhez szükséges anyagi fedezet biztosítása *a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap öttagú intézőbizottságának feladata. A munkát magát a Magyar Aero Szövetség vezetése mellett a sportrepülő egyesületeknél az Alap által létesített és fenntartott kiképző keretek végzik.*

Az Alap feladatai két főirányban ágaznak széjjel. Az egyik a haderőnkívüli repülő előképzés és gyakorlatbantartás, a másik a repülősport fejlesztése.

A mult évben megtartott haderőnkívüli előképzés vizsgabemutatóján az Alap 1939. évi munkájáról már beszámoltam. Most az Alap 1940. évi munkáját fogom röviden és nagy vonásokban ismertetni, majd annak eredményét gyakorlatban is bemutatni. (Megelőzőleg még vázolom a haderőkívüli repülőképzés lefolyását és az Alap 1940. évi munkáját.)

A haderőnkívüli repülőképzés lefolyása a következő:

Az ifjúságnak 15-től 17 éves korig önként jelentkezett és orvosi vizsgán megfelelt tagjai az Alap költségén vitorlázórepülő kiképzést nyernek, ezek közül azokat, akik a repülésre rátermettek és 18. életévüket be nem töltötték, a m. kir. honvéd Légierő Parancsnokság kiválogatja. Ezek azok, akik motorosrepülő kiképzésre jutnak. Ezek a kiválogatottak I. fokú pilótakiképzést nyernek műrepülésig bezárólag, az Alap által az egyesületeknél felállított kiképző keretnél. Akik ezen kiképzést befejezték, azokat a m. kir. honvéd Légierő Parancsnokság iskolai végzettségük szerint, vagy mint karpaszományosokat, vagy mint legénységi állományúakat tényleges katonai szolgálatra hívja be. Azokat pedig, akik a Horthy Miklós Repülő Akadémiára pályáztak, megfelelés esetén a hivatásos repülőtiszti kiképzésre beosztja.

Az Alap a repülőgépgyárakban repülőgép- és motorszerelő előképzést is szervezett azon célból, hogy a légierőkhöz bevonuló újoncok között már képzett segédszerelők is rendelkezésre álljanak.

A légierők tartalékviszonyba került pilótaszemélyzete a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egyesületeknél lévő motoros kiképző kereteinél gyakorló repüléseket végez, hogy repülésbeni jártasságát el ne veszítse. Ez a kötelező gyakorlatbantartás az Alap költségén mindaddig folyik, amíg az illetőkkel a m. kir. honv. Légierő, mint repülőgépvezetőkkel számol.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1940. évben végzett munkáját és a mult évhez viszonyított fejlődést néhány jellemző adattal megvilágítom.

1940. évben beszerzett az Alap a kiképzés céljaira:
- 18 motoros repülőgépet;
- 23 motornélküli repülőgépet;
- 3 csörlőgépkocsit;
- 5 teher- és segélygépkocsit;
- 12 ejtőernyőt.

Ezzel együtt az Alap jelenlegi leltári állománya a következő:
- 43 motoros repülőgép;
- 39 motornélküli repülőgép;
- 4 csörlőgépkocsi;
- 11 tehergépkocsi;
- 65 ejtőernyő.

Ezenfelül a repülőkiképzés céljára folyó évben szerzett még:
- 150.000 kg benzint és
- 1500 kg olajat.

A kiképzés és a sportrepülés céljaira az Alap a következő beruházásokat végezte:

Debrecenben a tavaly létesített sportrepülőtéren a hangár mellé lakóépületet épített;

Szeged-Algyőn sportrepülőteret, azon hangárt és lakóépületet;

Győrben hangárt és lakóépületet épített.

honvéd Légierők által rendelkezésre bocsátott hangár Pécsett lakóépület céljaira átalakíttatta a m. kir. toldaléképületét.

Mindezeket a hangárokat és lakóépületeket a szükséges felszereléssel, bútorokkal berendezte.

Budapesten, a Ferihegyen most épülő új közforgalmi repülőtér mellett egy kizárólag a haderőnkívüli repülőképzés és a sportrepülés céljait szolgáló sportrepülőteret létesít. A hangárok építése és a repülőtér egyengetése most van folyamatban.

A budapesti vitorlázó sportrepülés céljaira kibővítette a hármashatárhegyi központi vitorlázótelepet és a bővítményt berendezte és felszerelte.

Fentieken kívül még a további beruházási munkálatok kezdődtek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap rendelésére:

Szombathelyen hangár és lakóépület építése a sportrepülőtéren;
Siófok-Balatonkilitin hangár és lakóépület építése, valamint a repülőtér víztelenítési munkálatai;
Budapest-Hármashatárhegyen lejáróút épül a gépszállítások céljaira.

Ezeknek a munkálatoknak teljes befejezése már csak a jövő évre várható.

Az Alap a motoros és vitorlázó sportrepülő egyesületeket pénzben és anyagban az 1939. évi 600.000.— pengővel szemben, már eddig 850.000.— pengővel támogatta.

Az Alap a vitorlázórepülőképzés céljaira 10 vitorlázórepülő kiképzőkeretet is létesített az ország területén, amelyeken már ez évben a haderőnkívüli vitorlázórepülőkiképzés is megindult és szervesen bekapcsolódott az előbb ismertetett kiképzési rendszerbe.

Az 1940. év eredménye az 1939-es évhez képest kiképzés szempontjából is igen nagy haladást mutat.

A kiképzés alá vont 450 vitorlázórepülő leventéből 320 fő már most letette az »A« vizsgát és legnagyobb része a »B« vizsgát is, úgyhogy az előírt kiképzésük a motoros repülőkiképzés kezdetére befejezést fog nyerni.

A 130 motoros repülőlevente az előírt elsőfokú kiképzést nemcsak hogy befejezte, hanem a műrepülésben az előírtnál is jóval magasabb fokot ért el.

Ebben az évben a haderőnkívüli motoros repülőkiképzés folyamán egyetlen komoly baleset sem fordult elő, így az elmult évhez képest ez is nagy haladást mutat.

Ha ennek az eredménynek a megítélésénél tekintetbe vesszük, hogy a nyár folyamán előállott különleges helyzet a kiképzési idő megkezdését egy hónappal elhalasztotta és hogy az Alap 43 darab kiképzőrepülőgépe közül 22 darabot a m. kir. honvéd Légierő két és félhónapi időtartamra katonai szolgálatra igénybe vett, akkor az elért eredményt a m. kir. honvéd Légierő vizsgáztató bizottságának véleménye szerint is kiválónak kell minősíteni.

Ki kell emelnem vitéz Laborczfy ezredes, dandárparancsnok úr, valamint munkatársa, Czirmay Zoltán nyugalmazott százados úr kiválóan eredményes és önzetlen működését, akik a haderőnkívüli repülőképzést nehéz viszonyok között beszervezték, irányították és vezették. Ez uraknak ez alkalommal az Alap hálás köszönetét tolmácsolom.

A kiképzés eredménye azt is bizonyítja, hogy az Alap kiképző kereteinek személyzete, amely a Magyar Aero Szövetség irányítása mellett ezt a kiképzési eredményt elérte, hivatása magaslatán áll és fáradságot, akadályt nem ismerő igazi magyar repülőszellemtől áthatva végezte el a rábízott feladatot.

Az 1941. év a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapot fokozott feladatok elé állítja. Erdély visszatértével újabb motoros- és vitorlázókereteket kell felállítanunk, hogy Erdély fiainak nagyszerű tulajdonságait a magyar repülés céljára értékesíthessük. De az általános világhelyzet, a folyó háborúnak tapasztalatai is az ifjúság repülőkiképzésének még sokkal szélesebb alapon való megvalósítását teszik szükségessé.

Tisztelettel kérem a magyar királyi Kormánynak megjelent tagjait, a Honvédségünk vezetőit és a törvényhozás mindkét Házának tagjait, — akik megjelenésükkel bennünket kitüntettek — támogassanak bennünket abban, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak 1941-ben a már előirányzottakon felül a beruházásokra, pilótakiképzésre és gyakorlatbantartásra még további összegek és külön jövedelemforrások bocsáttassanak rendelkezésre. Az ifjúság repülőelőképzését és gyakorlatbantartását a megnagyobbodott ország területén erőteljesen kell fokozni, hogy ezzel is szolgálhassuk a mindnyájunk által egyformán szükségesnek tartott célt: *az erős, mindenre felkészült magyar aviatikát!*

A rövid beszámoló után a motornélküli repülők iskolázását mutatták be csörléssel és gépvontatással, majd a kiképzett pilóták iskolarepülése következett. Ezután néhány elsőfokú pilóta nagyszerű műrepülőfigurákat mutatott be s végül az oktatók mutatták be nagyszerű tudásukat. A bemutatók alatt *Szilas* Tibor főoktató hangszórón mondott tájékoztatót az egyes mutatványokról. Az ünnepség végén az újonnan kiképzett pilóták díszmenetben vonultak el a látogatók előtt.

*

Ismét lezártunk egy évet a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap munkájából. Egy év termését és eredményét láttuk a kis ünnepségen. A rossz és repülésre alkalmatlan idő ellenére az ifjú repülők éppúgy megállták a helyüket, mint a repülés öreg és tapasztalt rókái s ezzel is bizonyították fiatal repülőnemzedékünk rátermettségét és tudását. Az eredménnyel meg lehetünk elégedve s büszkék lehetünk mind a tanítványokra, mind az oktatókra, de éppúgy a Repülő Alap kiváló vezetőségére is.

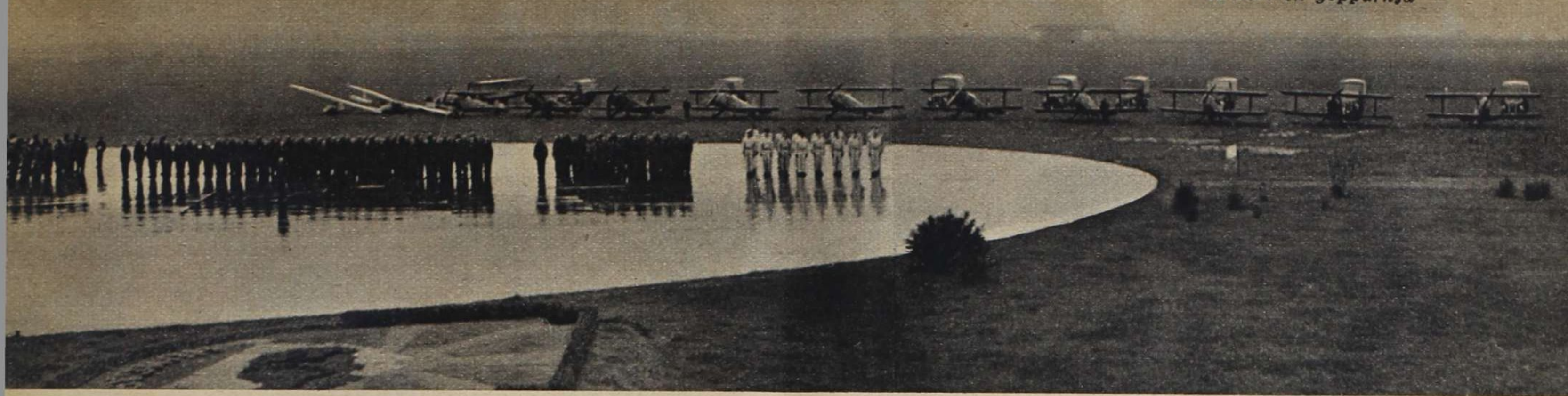
(—sy)



vitéz Horthy István beszél



A közönség



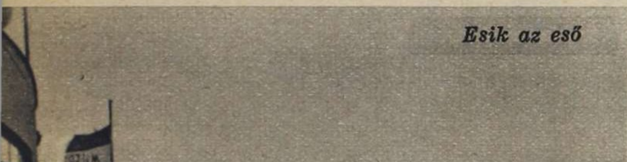
A keretek gépparkja



Növendékek sorfala



Az oktatógárda



Esik az eső

a repülőnövendékek vizsgáján





Növendékek csoportja



Zászlódíszben a központi épület



Motoros gépek

LÉGIHÁBORÚ

OKTÓBER 26—NOVEMBER 10

A Földközi-tenger keleti medencéjében az egyiptomi előrenyomulással összefüggő új hadszíntér keletkezett. Az angol irányítás alatt álló Görögországot az olasz-francia hadüzenet óta főleg az angol flotta használta ki. A sok kis sziget kikötői és öblei, az angol haditengerészet és vízirepülő-alakulatok számára több alkalommal búvóhelyül szolgált, mikor a Gibraltár, Malta és az egyiptomi kikötők elleni légitámadások miatt a földközitengeri angol flotta egységei oda húzódtak el. Olasz ultimátum hasonló jogokat követelt Itália számára, amit Görögország az angol segítség egyidejű kérése mellett visszautasított. A nehéz északgörögországi hegyvidéken át Szalonikin és Janinán át a Korintusz felé irányuló olasz támadás a földön és a levegőben megindult. Amíg a légitámadások Szaloniki, Patrasz, Pireusz és a fontosabb északi vasút- és útcsomópontok és repülőterek ellen teljes sikerrel folynak, addig a nehéz terepen időjárási okokból is lassan fejlődik ki a földi támadás.

Görögország számos jó repülőtérrel és vízirepülő-alappal rendelkezik. Légierejét angol irányítás mellett főleg angol repülőanyaggal szerelte fel. A kiépítés alatt álló görög légierő egy dandár erejű három ezreddel és egy osztállyal a gépek száma összesen háromszázötven lehet, ebből elsővonalbeli gép kb. kétszáz. Hawker, Vickers, Avro gyárak korszerű és elavult gépei. A földi légvédelem is angol anyaggal lett felszerelve. Angol repülőalakulatok eddig az epiruszi harcokba nem avatkoztak be és az olasz légierő teljes fölényét mutatják az eddigi légiharcok, amelyek folyamán több mint ötven görög gép pusztult el a levegőben és a repülőterek elleni bombatámadások során.

Az angol légierő görög repülőalapok birtokában közel jut az olaszok albániai Devoli melletti kőolajvidékéhez, amelynek termelése ha nem is hasonlítható a román kutakhoz, mégis évi 300.000 tonna fölé becsülhető.

Kavalla, Tessalonika, Drama vidékén levő repülőterekről a romániai olajkutak is Bulgárián át az angol bombázók hatósugarába kerülnek. Az üzemanyagért és üzemanyagok elpusztításáért folyó légiháború körvonalai kezdenek a délkeleti hadieseményekkel kirajzolódni. A mezopotámiai olajterületek abban a pillanatban, amint Görögországot Itáliának sikerül megszállni, az olasz nehézbombázók támadási céljaivá válnak. A Földközi-tenger keleti medencéjében megindult háború, ahol a légierők megint különlegesen fontos feladatok elé vannak állítva, az angol világbirodalom elleni háború egyik szerves és fontos része, egyáltalán nem mellékhadszíntér. Az angol flotta, a kereskedelmi hajóforgalom, Szuez, az olajmezők, végül a földitámadások előrevitele Görögországban és Egyiptomban a tengelyhatalmak légierejének céljai.

Az olasz légierő nagy számbeli fölényével Észak-Afrikában és Görögország-



ban szerencsés központi fekvésénél fogva egyaránt döntőleg tud fellépni. Komoly angol bombázóerők fellépésével csak akkor kellene számolni, ha Anglia elhatározná a német célok elleni bombatámadások helyett az Itália elleni harcot. Mindkettőt egyszerre nem bírja és erejének szétforgácsolásához vezet.

*

Az Anglia elleni légitámadások mellett megélénkült az utóbbi két hétben a tengeri harc. Anglia elszigetelése, hajóforgalmának bénítása már kiterjed az Irország és Kanada közötti távolság feléig. Ott hadihajók és tengeralattjárók dolgoznak. Az ír nyugati partoktól 500 km-re azonban már a Norvégiából és Dél-Franciaországból támadó, főleg vízirepülőgépek, számos hajóelsüllyesztést jelentenek. Az angol partmenti hajózás a stukák hatósugarán belül esik és van zuhanóbombázóosztag, amelyik 200.000 tonna ellenséges hajóürt elsüllyesztett és másfélszer annyit súlyosan megrongált. A német légierők mintegy 25%-át süllyesztik el a hajóknak, a nagyobb hányad az ismét rendkívüli sikerrel működő búvárhajóknak jut. A légi és tengeri háború eredményei október végéig Angliában 740 ipartelep és 7 millió tonna hajótér elpusztításában kulminálnak.

Az októberi légiharcok eredménye német jelentés szerint 437 lelőtt angol gép. Német veszteség 153. Az angol jelentések most már közelebb állnak a német adatokhoz és 200 körüli gépszámmal közel egyforma veszteséget mutatnak ki német és angol oldalon egyaránt.

A légigyőzelmek sorrendjében az élen haladó Mölders alezredes, Galland és Wieck őrnagyok már több mint 50 gépet lőttek le. Wieck egy napon ötöt. A Mölders alezredes parancsnoksága alatt álló vadászezred hatszázadik légigyőzelmét elérte.

A legsúlyosabb légiharcok október 29-én voltak. Erről a napról 47 ellenséges gép lelövését, illetve megsemmisítését jelenti a német hadvezetőség.

A bombatámadások közül kiemeli a sikeres alacsonytámadásokat Közép-Anglia repülőipari berendezései és hajókaravánok ellen.

Szeptember 7-én indultak meg a megtorlótámadások London ellen. Ettől a naptól kezdve átlagban napi 11 órás légiriadók vannak megszakítás nélkül. A német légierő minden időjárásban támad. Lehetetlen számításon kívül hagyni azt a tényt, hogy a londoni munkásság azóta *600 órát* a légvédelmi óvóhelyeken töltött el. Az ipari termelésben a repülőbombák okozta rombolásokon kívül ez a légvédelmi riadók által kifárasztott munkássereg munkateljesítményének csökkenése bizonyára érezteti hatását.

A német támadógépekből különösen november 2-án veszett több el, mint általában szokott. A rossz időjárásban az éjjeli repülésre indult gépek közül jegesedés miatt hét veszett el. Ellenséges elhárítás nem játszott szerepet.

Az angol bombatámadások a nyugati iparvidék és a csatornamenti német repülőalapok ellen irányultak, egyes mélyebben Közép-Németországig behatoló légitámadásokon kívül Észak-Olaszország ellen is volt kétízben támadás



A tüzérség szeme

Svájcon át. Nápolyt az egyik Földközi-tenger melletti repülőalapról kiindulva bombázták. A bejelentett Róma elleni légitámadás súlyos visszahatásával számolni kell. Az olasz sajtó komor fenyegetései eziránt nem hagynak kétséget.

*

Japán jelentések a híres burmai út három fontos műtárgyának, két völgy és egy folyóhíd légitámadások következtében történt elpusztításának hírét jelentették. A légierők ismét olyan feladatot oldottak meg, ami kihatással van a kínai ellenállás és felkészülés fokára, tehát a háború folytatására. Amíg a forgalom ismét meg nem indul a leromlott útszakaszokon, addig a bejelentett nagy amerikai és angol hadianyagszállítások valahol vesztegelnek. Ezek a kikötők Manilla, Singapur, ahonnan az Egyesült Államok távolkeleti felkészüléséről érkeznek állandó hírek.

*

A több, mint egy éve tartó háború haditapasztalatai alapján egy tekintélyes olasz ujság, a »Critica Fascista« annak a meggyőződésének ad kifejezést, hogy a hadviselő nagyhatalmak *katonai erejének a súlypontja a légierők javára fog eltolódni.* Légiuralom nélkül se a szárazföldi, se a tengeri haderő nem tud döntő sikereket elérni.

A tengelyhatalmak eddigi sikereinek okát a harcászati fölénynek és az azzal összefüggő meglepő föllépésnek tulajdonítja. A harci repülőgépek és harckocsik összműködése a meglepő sikerekhez nagyrészben járultak hozzá.

A légierő alapja az ipar, ütőképes légierőt csak nagy ipari államok tudnak fenntartani. Repülőipar nélküli kis államok gazdasági és politikai függőségre vannak ítélve.

A »Critica Fascista« elmefuttatásában oda mutat, ahová a francia »De Gaulle« két éve, a német »Rhoden« három éve elméletileg jutottak: a hadviselés a nagyhatalmak ügye. A légihadviselés következményeként kis államok az őket védő nagyhatalmak, vagy nagyhatalmi csoportok köré fognak csoportosulni.

*

A november 9-i német nemzeti ünnepen Hitler kancellár ismét beszélt a légierőről és a repülésről. Bejelentette az európai ipari termelés megszervezését és ezzel szembe állította azokat a komolytalan híreket, amik az angol dominiumok repülőiparának fantasztikus kiépítéséről szólnak. Az európai termelés komoly valóság, a másik blöff.

A légiháborúról megállapította, hogy amikor Churchill a levegőben kezdte meg a harcot a Németbirodalom ellen, akkor a leggyengébb fegyverével kezdett harcolni. A lakosság elleni támadásokkal sokáig várt, az angolok azonban kikényszerítették a megtorló támadásokat. Beszélt a nagy harcbavetés pillanatáról és arról, hogy most már a háborút a teljes győzelemig kell folytatni. Hitler kijelentette, hogy Churchill a legnagyobb katonai esztelenséget követte el, amikor légiháborúval akarta a német belső ellenállást megtörni, mert az ellenkezőjét érte el, minden angol repülőbomba csak elhatározottabbá teszi Németországot.

B. T.



Támadás üzemanyagtelepek ellen



Ju. 88-as gépek bevetés előtt

KÉPEK A LÉGIHÁBORÚHOZ

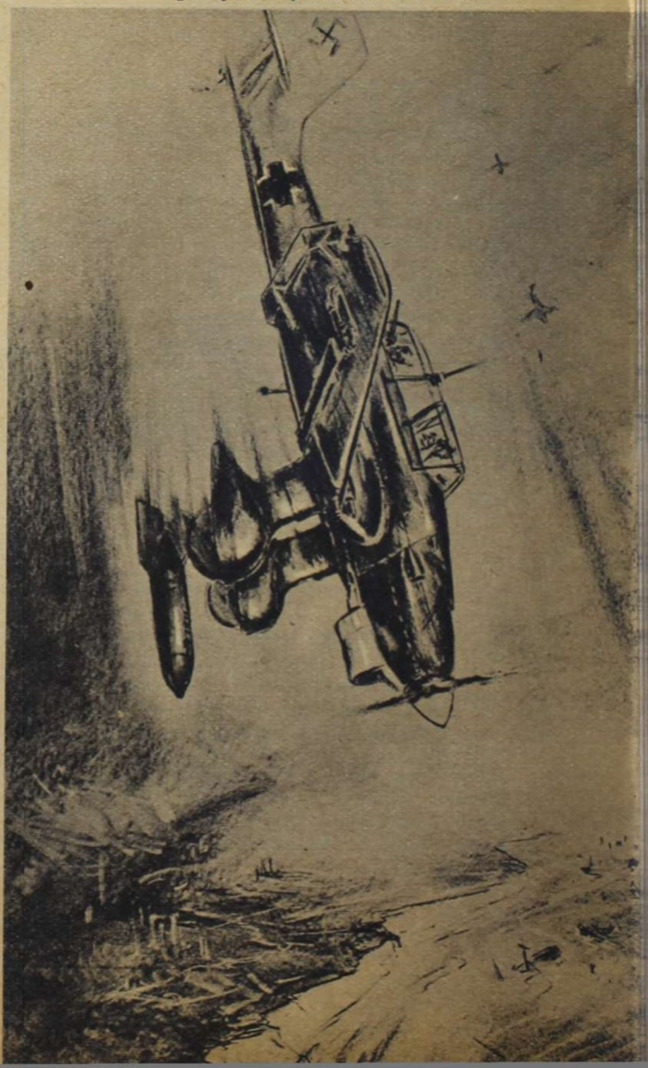


Égnek az olajtartályok

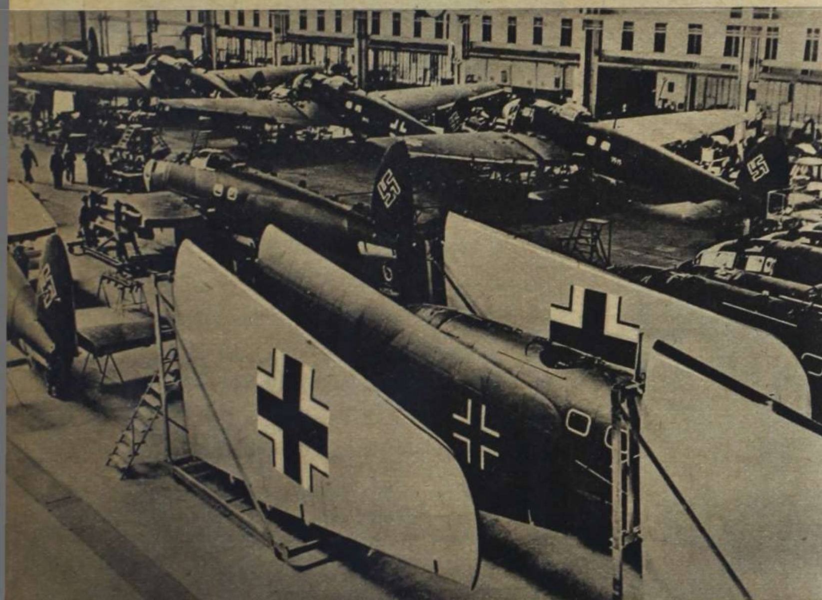


Dornier 215-ös bombázógépek az angol vidékek felett

Ju. 87-es zuhanóbombázó a csatorna partján hajókaravánt támad



A híres Heinkel 111-es bombázók tömegesen épülnek



Sárkányszerelés



Kész törzsek



A lakatosműhelyben

FÉNYKÉPEZŐGÉPPEL A HEINKEL MŰVEKNÉL

Riccardi olasz miniszter látogatása a Heinkel-műveknél



HONVÉD REPÜLŐINKNÉL

»*Valahol Magyarországon*« meglátogattuk a Légierők egyik alakulatát.

Éppen jókor érkeztünk: Gépápolás után egy vadászgépet toltak a hangárba, ahol gépek, alkatrészek, katonák, egyszóval minden: magán hordja a fiatal magyar légierők frisseségét, könnyedségét. Más itt a levegő. Kemény, de friss szolgálat, rengeteg gyakorlat, képzés, összetanult és biztonságos, mint műtétnél az orvosok, műtősök hangnélkülien pontos együttműködése.

A falakon tömör feliratok, mindben benne van a magyar katonai repülés célja, értelme, szelleme. Az egyik:



Jelmondat a falon

Ami a gyalogosnak a szurony, a huszárnak a kard, az a repülőnek a géppuska.

Egy másik:

Akié a kard, azé a kenyér!

Egy harmadik:

Győzelem nélkül nincs visszatérés!

A történelem sorsa úgy hozta, hogy a magyar légierőknek fennállása óta csak egyízben kellett ellenséggel harcolnia. Egyszer, de az elegendő volt ízelítőnek: Villámgyorsan visszaütött, elégtételt szerzett. Hát így érti az ember a »*győzelem nélkül nincs visszatérés*« tartalmát. A győzelem maga katonai dolog, ehhez itt külön nevelés, képzés, gyakorlatbantartás járul a légi utakon való biztonságos száguldásért és egy-egy repülőgép. A gép pedig nagyértékű, arra legalább úgy kell vigyázni, mint a győzelemre.

Ejtőernyőket szárít emitt egy katona. Ahogy nézem, tapintom az ernyők selymét, így szól:

— Azt úgy tessék nézni, hogy *már magyar!*

Olyan büszkén, rátartisággal mondotta, mint ahogyan a saját termésű gyümölcsöt, saját szüretelésű bort, maganevelte hízóból készült kolbászt kínálja fel az ember a vendégnek.

Nézem a selymet: leheletfinom és erős burokszövés. Szinte szálát nem látni, olyan sűrű.

— *Bizony,* — folytatja a szót a szárítgató katona — *van ez olyan, mint a külföldi.*

Úgy mondja, hogy érezni a szava mögött: no, *ennél az új mesterségnél is hány és hány derék magyar munkáskéz kapott foglalkozást.*

Ha egy szál felírás sem volna itt s a gépekbe nem építettek volna motort, géppuskát, csak a csupasz sárkányok állnának, akkor is tudhatná az ember, hogy ezek a gépek nem sportrepülésre, túrára, passziózgatásra épültek. Arra, hogy »visszalőnek«. Ott van mindegyiken a századjelvény. Az egyik — példának — körkeretbe festett *doberman-portré.* Hát ebből kiérteni, hogy nem dísz és szórakozás fajtájú ez a gép, hanem *véd és támad!* Egy másik századjelvény: *Szent György, amint lándzsájával leteríti a sárkányt.* Világos az értelme: *Nyúlj hozzám, véged lesz!*

Bekukkantunk továbbmenet a *rádiósokhoz.*

— *Egy pillanat,* — mondja a gép előtt dolgozó továbbszolgáló szakaszvezető — *éppen adás van.*

— *Tá-ti-tá-ti-ti-táti-ti!* — fónikázik olyan nagy hangon a szakaszvezető fején a két hangszóró, hogy halljuk valamenynyien a szobában a szavát. Ahogy az éterben a rádiózó elfog néha pergőszavú morzézést és — nem érti, úgy hallom értetlenül a pergőgyors szöveget. A szakaszvezető meg a szolgálati könyvbe villámgyorsan számoszlopokat ír. *Mint a parlamenti gyorsíró a szaporabeszédű szónok szavát.*

— Mi ez? — mondom.

— *Budaörs adott időjelzést.*

— De *számmal?*

— *Számmal.* Minden időjárási fogalomnak megvan a maga számbéli kifejezése nemzetközi viszonylatban. *Ugyanezt a jelzést használjuk.*



Ejtőernyőt szellőztetnek

— Én meg azt hittem: siffrirozott rejtírás.

Elmosolyodik:

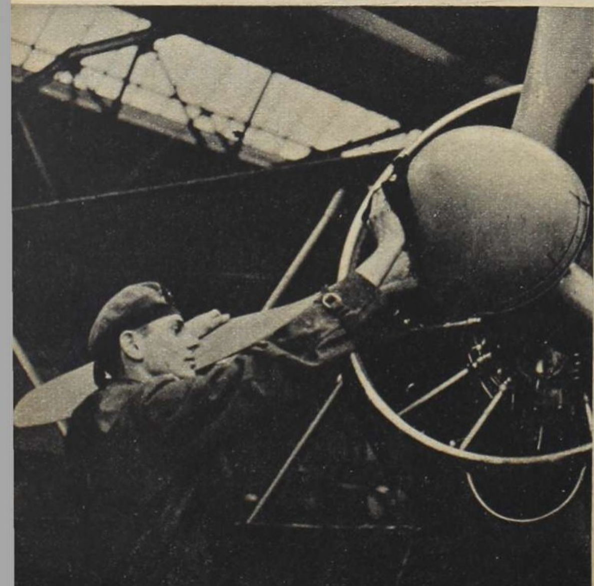
— Az is van, persze, de ez, mondom, *csak köznapi írásmód.*

Jó, gyakorlat teszi a mestert, az ember írógépel úgy, hogy munka közben nem is tudja, melyik betűt ütötte éppen le, vagy: tud az ember, ha kell, húszötven-száz telefonszámot fejből. De mi ez ahhoz, hogy ez a szakaszvezető füllel vesz hibátlan villámgyorsasággal, javítás nélküli biztonsággal számszöveget, ami fogalmakat, időjelzőtudományi adatokat tartalmaz!



Riporterünk a rádiószobában

Gépápolás



Hangártisztítás





Vadászgép pihenni tér

— Milyen idő van Budaörsön?

S mondja olyan megszokott pontossággal, mint ahogyan az ember a lakás címét diktálja valakinek, hogy *milyen magas a felhőalap, milyen a látás, a szélirány.*

A légierők időjelzőszolgálata keresztül-kasul szeli az egész országot s minden repülőtéren mindenkor tudják, hogy akkor éppen hol milyen az idő.

— Ha startolni akarnék, hova ne menjek?

— *Veszprémbe ne. Mert: szitál az eső. a látás csak négy kilométer, a felhőmagasság 300 méter mindössze és tovább fog romlani. A környező dombok, hegyek födve vannak.*

— Akkor Kolozsvárra megyek!

— Azt már jobban ajánlom, — játszszuk tovább a rádióvizsgát — mert ott *húsz kilométer a látás, a felhőalap 2500-on van, 11 fok a meleg, az idő tiszta.*

Óránként veszik-adják az időjárási adatokat az egész országban, azért tudják minden repülőtér időjárási viszonyait mindenkor és mindenhol.

— Most, — mondom — *hadititkot kutatok.*

— Tessék! *És éppen mit?*

— Azt, hogyha — mondjuk — van rádió a gépemben és elkevertem az irányt valahol a határnál. Akár délen, akár északon, akár egyebütt. *Elérne-e tájékoztató rádiószavával?*

— Ez nem hadititok, — mondja magától értetődöttséggel — és nyugodtan repülhetne, mert: *igenis elérném.*

Százhúsz szótagos sebességgel írja át a morse-szöveget betűre, 220 szótaggal számokra. Ideális állapot volna, ha a gépírók és gyorsírók átlagteljesítménye felérne idáig.

— De egyszer leszerel — mondom — *s akkor mi lesz?*

— Nem félek én attól! Fémipari szakiskolát végeztem és itt, a légierőknél ezt tanultam meg a szakképzettségemhez. *Feltétlenül többet érek, mint amikor idekerültem,* következésképpen feltétlenül jobb elhelyezkedést találok. *Tudom, hogy nem lesz nehéz.*

Beleszól a beszélgetésbe egy másik szakaszvezető:

— Én meg a *MALERT-hez,* a postához szeretnék kerülni hasonló minőségben

Ő is rádiós, szintén villámfülű, villámkezű.

— Míg civil voltam, — mondja — esztendőkig hiába kérvényeztem magam ilyen helyekre. *Most ha leszerelek, magától értetődő lesz, hogy átvesznek.*

Szóval: úgy tehet eleget katonai szolgálati kötelezettségeinek, hogy legkedveltebb fegyverneménél szolgál és a tetejébe polgári "szaktudását kiegészíthette, tökéletesíthette és új, nélkülözhetetlen tudnivalókat szerzett...

...Az élet megy a maga útján, a minden ízében mai felderítő, vagy vadászgépek hangárjai mellett ott a »temető«.

Persze, a roncsok gyüjtőhelyét nevezik temetőnek és a roncsok — *kimustrált, öreg gépek.* A kegyelet őrzi őket, oktatásra is jók: *lássák a fiatalok, mi volt ezelőtt és mi van most.*

Áll itt — többek között — egy öreg brandenburgi. Batárnak tetszik, szétterülő, nagy felületek, akkora csűrők, hogy beillenének szélmalom-vitorlának. Joggal mesélhetik az öregek:

— *...és akkor meghúztam, belerántottam, megrúgtam és a Brandi, mint az engedelmes gyermekjátékszer, hűen, biztosan ment úgy, ahogy akartam...*

Persze: ment, hogyne ment volna, hiszen a biztonsága az volt, hogy nem lehetett túlnagyot rántani, rúgni rajta, minderre pedig kényelmesen reagált. Nem nyomta bele a centrifugális erő pilótáját keményen az ülésbe és a hirtelen gyorsulásváltozásoknál nem zavarodott meg a vérpályája.

Ugy nézik, ha arra visz útjuk, a fiatalok, mint a mai diák a múzeumban a negyvenyolcas fegyvereket. Tisztelettel és hitetlenkedéssel:

— *Ezzel is lehetett?...*

...Üzemanyag-park. Tán ezt írígylem legjobban. Hej, ha a magyar sportrepülés elérhetné, hogy csak egyetlenegy ekkora üzemanyagkészlete lehetne!

A harmadik hangár, ahova benyitunk, *felderítőké.* Motorburkolattól vetkeztetett motorokon dolgoznak a szerelők, máshelyt éppen a szárnyakat varrják. Olyan símafinom, erős a fonaluk, mint a hegedűhúr. Legalább huszonötször többet bír el az igénybevételnél.

Mondom a szereléstvezető altisztnek:

— Nagy a baj?

— Nincs itt baj egyse. *Motorvizsgát tartunk.*

Minden leszállás után *általános vizsgálat van.* Hetenként egyszer *nagy vizsgálatot,* amikor a burkolólemezeket leszedik, tetőtől-talpig átvizsgálják a gépet. Havonta egyszer pedig *teljes »generálba« (javításba) kerülnek a gépek.*

Következésképpen a repülés biztonságos.

Beszélgetünk sok mindenről: motorok repülőórájáról, üzemanyagokról, sérülésekről. Motorhiba — *nincs.* Gépsérülés nem több a kelleténél. És ami megsérül, nyomban javítják, pótolják.

Megható, hogy ügyelnek gépre, üzemanyagra. Valaki teljes gázzal repült »vagányságból« hosszabb ideig. *Megkapta az értejárót.* Mint ahogyan a családfő megfenyíti a sok gyermeke közül azt, aki rászolgál. És megdícséri a többit, aki kiérdemelte, — úgy beszélnek a »ládákról« (repülőgépekről) és úgy bánnak velük, mint családtaggal. Üzemanyagban takarékosak, nem annyira, mert parancs van rá, hanem mert: *tudják, hogy a gép, az olaj, a benzin a nemzeté.* Ügyelni kell rá. Feladatrepülés, gyakorlórepülés közben, mihelyt lehetséges, a takarékosabb »fojtott gázzal« repülnek, vagy úgy állítják a légcsavart, hogy kevesebb »nafta« folyjon.

Megéheztünk a körúton, a konyha felől meg étvágysarkantyúzó illat szállt. Persze, benyitottunk. Koppan a szakács sarka, amint jelenti a létszámot. S emeli le a kondérfödőt, hát *lecsót főz kolbásszal, tarhonyával.*

— Sajnos, — mondja — a legtöbbször *minden elfogy.*

Ki látott olyan szakácsot, aki szereti, ha megmarad a főztje?

— *Sajnos?*

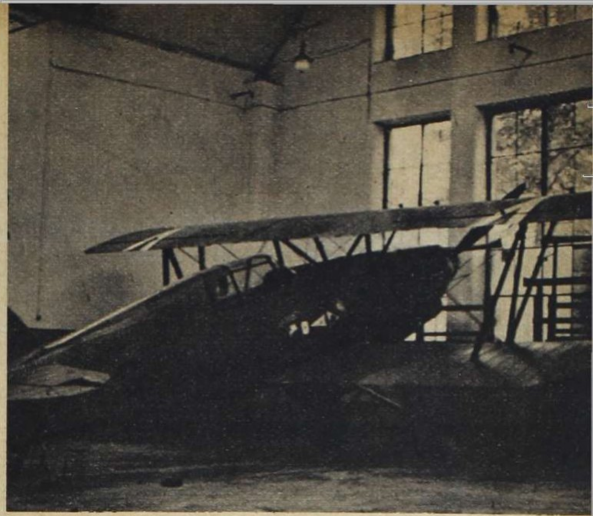
— *Persze. Nem marad a szegényeknek. Most sem tud majd a százados úr a szegényeknek konyhára szóló cédulát adni.*

Hány szegény magyar családot segít szociális elesettségében — úgy, hogy *eddig senki sem tudott róla* — a légierők alakulatainál főzött jóízű ebédvacsora!...

Raczkó Lajos



Régi Heinkel iskolagép



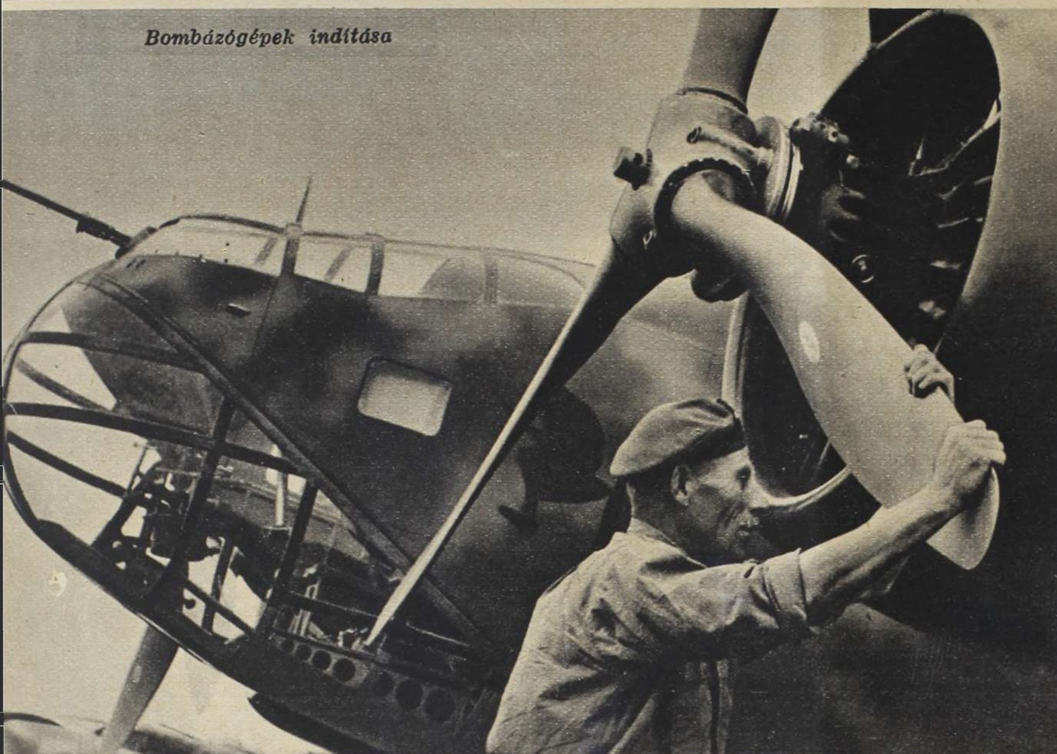
Egyik cseh emlék



Leszerelt öreg »Brandi« a géptemetőben


Hadirepülőtéren

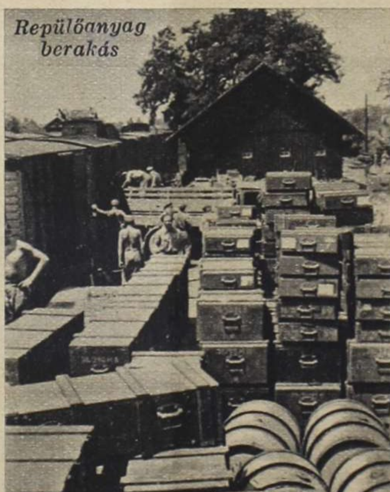

Repülőanyag összehordása


Bombázógépek indítása


Bombaélesítés

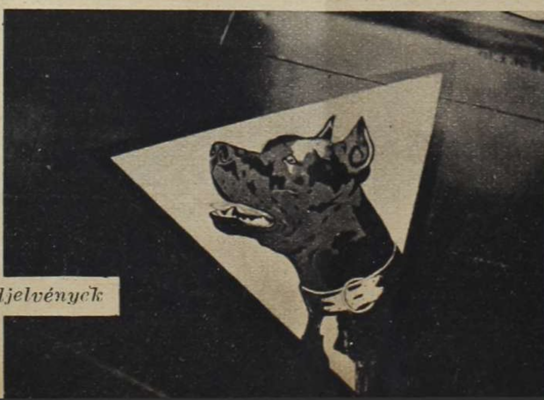
HONVÉD REPÜLŐINKNÉL


Gépreitlés a hadirepülőtéren


Repülőanyag berakás


Magassági repülés közben




Repülőszázadjelvények

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

Ma egészen más minden, mint az eddigi Anglia elleni repüléseken. Már akkor felfigyelt az egész társaság, mikor parancsolvasáskor a századparancsnok kijelentette, hogy a Londontól délnyugatra fekvő W. repülőtér ellen alacsonytámadás hajtandó végre. Nem volt új dolog számukra ez a harcmodor. Eleget sulykolták ezt a számtalan békegyakorlat alkalmával. De ennek a szónak ma egészen eltérő, különös hangzása és jelentősége van. Nem kékek és vörösek állnak egymással szemben, hanem népek életéről és bukásáról van szó, azonkívül a mostani gépek és a régi gyakorló-ládák közt akkora a különbség, mint teszem azt, a kerékpár és a versenygépkocsi közt. Ez az összehasonlítás, mely egyébként M. tizedestől, az egyik gép rádiósától származott, az egész század legénységének osztatlan tetszését vívta ki.

M. ez a jókedvű fiú most boldog megelégedéssel ül a Do. 215. hátsó géppuskája mellett és pillanatnyilag meglehetősen pórias célok után törtet. Minden igyekezetével azon van, hogy a félretolt ablakon át sikerüljön a csatorna vizébe köpnie. Azonban fáradozását egyáltalában nem koronázta siker, miért is felhagyott a kísérletezéssel. A gép alatt csak mintegy két méternyire elsuhanó vízfelület menekült a támadástól.

M. tehát más szórakozás után néz. Előtte és mögötte századának többi gépe repül. Jobb hátsó kötelékszomszédja oly közel van, hogy kitűnően látja F. őrmester, a pilóta nagy olajfolttal díszített repülősapkáját. A tizedes már régebben többször ki akarta benzinnel tisztítani a sapkából a foltot, azonban ebbéli szándéka mindig zátonyra futott az őrmester tiltakozásán. Ahá! — gondolta magában M. — ha ez a talizmánod, úgy nem szóltam egy szót sem.

A tizedes időnként megfordul és a repülés irányába néz. Már látnia kellene az angol partokat, hiszen a csatorna ezen a részen csak 120 kilométer széles. Az északi szemhatáron szabálytalan sötét vonal emelkedik ki a vízből. Aljában hosszú fehér csík: hullámtörés a sziget partjain. Most már rohanva közelít a szirtfal. Jóval alacsonyabban vannak a gépek, mint a sziklák felső éle. A part közelében süt a nap és a víz felett felmelegedő, felfelé szálló légtömegek enyhén meghintáztatják a kilenc bombázót.

Az első raj vezérgépe már nekiugrott a partnak, a két másik követi. M. most repül először Anglia ellen és érdeklődéssel figyeli, amint a víztükör felett repülő bombázók a szirtfal közvetlen közelében hirtelen felrántják orrukat, szinte felugranak a partszegély fölé és alacsonyrepülésben haladnak tovább.

Kíváncsi tekintete új látnivalón akad meg: A partmenti sekély vízből több elsüllyesztett hajó roncsa nyujtogatja kifelé tört árbocát, kéményét vagy parancsnoki hídját. De nincs idő a további szemlélődésre. Hirtelen valami láthatatlan óriás ökle nyomja bele a tizedest az ülésbe, meredeken rohan felfelé néhány másodpercig a »Do«, majd ismét vízszintesbe jön. Mire M. felocsudik, az egyhangú víztükör képét szárazföld váltotta fel. Anglia légterében vannak. Balra a parton valami fürdőhely terül el; nyílegyenes sorban állnak a szállók palotái és a vízbe messzire kifutó híd végén kaszinószerű köralakú épület terpeszkedik.

— Tűz alá venni minden fellelhető ellenséges állást — hangzik a fejhallgatóban a gép parancsnokának szava. Mintegy válaszul az előző mondatra, valahol alant géppuska kezd kelepelni.

Barátunk feszülten figyel lefelé. A lankás terepet mélyen tagozott, sűrű lövészárok-rendszer szabdalja keresztül-kasul. És ott valami mozog... A rádiós géppuskája odapörkölt két hosszú sorozatot, azonban a célpont csakhamar a lőtávolon kívül van. Egy nehéz légvédelmi üteg állása volt az, ahol a tizedes mozgást észlelt. Az üteg legénysége kétségbeesett erőfeszítéssel igyekezett a lövegek csövét az alacsonyan repülő bombázókra irányítani, forogtak és süllyedtek az ágyúcsövek, azonban a német gépeket nem sikerült célbavenniök. Alacsonyrepülés esetében hatástalan a nehéz légvédelmi tüzérség.

M. felfedezett a jobbszárnyon két apró, golyószakította feltépett szélű lyukat, ezek az előbb még nem voltak ott — gondolja magában. — Tehát mégis volt elhárító tevékenység az átrepült ütegállásból.

A gépen együtt repülő bajtársai egymásra néznek. M. mormogását hozza feléjük a fejhallgató, amint az előbbi véleményt nyilvánít a történtek felett: — ez lett volna a legendás Churchill-vonal? Na, ennél jobbat is láttam már...

A század alacsonyrepülésben továbbsüvít az angol terület felett. Alacsonyrepülésben? Nem is találó ez a kifejezés. A legalacsonyabb repülésben, amely még lehetséges. Kihasználnak minden folyóvölgyet, facsoportot, vagy a lankás dombok közti völgyekben vágtatnak közvetlen a fák koronái, tanyaépületek és csűrök felett.

— Tiszta időben mennyei élvezet a repülés nagy magasságban — állapítja meg M. — azonban mindennek a koronája az alacsonyrepülés. Itt érzékelhető legjobban egy gyorsbombázó sebessége. A közeli talaj módot ad az összehasonlításra. Legelők, falvak, facsoportok váltakoznak szédületes sebességgel.

Még egyetlen angol vadász sincs a levegőben. Későn riadóztatták őket, vagy talán még fel sem fedezték a szinte talaj felett suhanó német gépeket.

A távoli ködből egy nagy város hatalmas kiterjedésű szürke háztömbjei bukkannak ki. Tisztán felismerhetők a Tower hídjának és parlamentnek kiemelkedő tornyai. A kilenc gép mintha ügyet sem vetne London központjára, repül tovább. Az egyes gépek a vezérgépen repülő százados rádióparancsát kapják: — támadás az öt kilométernyire levő légvédelmi ütegállás ellen.

Valamivel feljebb emelkedett a század. Nem sokkal, csak éppen annyival, hogy London külvárosainak többemeletes házai felett elrepülhessenek. Balról egy nagy területen tomboló tűzvész sűrű füstjét hozza a gépek felé a nyugati szél.

Tompa, a motorzajt túlharsogó dübörgések sorozata hallatszik. Az élen repülő első raj ledobta bombáit. M. egy másodpercig nem lát semmit; a bombák robbanásakor keletkezett lőporfüstben száll a gép. A lőporfüst szaga behatol a fülkébe is. Most a tizedes gépének bombái hullanak. Csak három sor villanást lát a kormányszervek mögött, más semmit. Az ütegállást teljesen belepi a robbanások füstje.

És ehhez a támadáshoz egy foknyit sem kellett előre meghatározott repülési irányuktól eltérniök. Ugy állapították meg útirányukat, hogy céljuk megközelítésekor elhaladjanak a felderítők jelentette erősen kiépített légvédelmi tüzérállások felett. Újból utak és villanegyedek váltakoznak egymásután. Emberek rohannak házaikba, mások az utca közepén földbegyökerezett lábbal néznek fel a hatalmas feketekeresztes dübörgő madarakra. Úgy látszik, nem volt légiriadó és a lakosságot váratlanul érte a német bombázók jövetele.

— Vigyázat! Támadás!

Már csak néhány percnyire van a cél.

Megismétlődik az előbbi jelenet. Bombák, villanások, füstfelhők. A teljes gázzal végrehajtott lerohanás másodpercek alatt végigrepítette a bombázókat a repülőtér felett. M. egy egész géppuskadobot ürített ki a menekülő angol katonákra, s most, míg a kötelék nagy ívben megfordul, hogy újból támadhasson, újra tölti fegyverét. Megint itt vannak a hangárok és a repülőtér szélén felállított angol gépek, melyek egyrésze az első támadás eredményeként lobogó lánggal ég. Harcközben valami meghatározhatatlan vad öröm járja át a rádióst. Nem törődik semmivel, csak a fegyverére gondol, mellyel halált osztogat. Szinte vérében érzi a dübörgő gépkolosszus minden rezdülését. Az ő raja van most az élen. A feszültségnek ezekben a pillanataiban minden érzékszerv és idegszál, hatványozott mértékben működik, másodpercek tizedrésze alatt rögzít és dolgoz fel olyan benyomásokat, melyek a dolgok nyugodt folyásakor perceket vennének igénybe.

Bombázók sorát látja, melyek fölött gépe végigrepül. Felismeri őket: Handley — Page HE-A-k. Szemébe ötlik, miközben szakadatlanul tüzel géppuskájából, hogy az egyik gép motorjairól hiányzik a motorfedő, és hogy a szerelők és katonák a gépek szárnyai alatt feküsznek. Halottak? Nem, fedezéket keresnek a bombazápor elől. Célbaveszi őket. Máris a khakiruhás testek közt táncolnak a lövéssorozatok nyomjelző csíkjai.

Mielőtt még az a különösen erős ütés érte volna a vállát, egy géppuska torkolattüzét veszi észre a repülőtér szélén. Saját géppuskájának lövései most erre irányulnak. Csak jóval később veszi észre, hogy megsérült. Habár erős fájdalmak árán, de mégis tudja mozgatni karját. Nincs ideje, hogy sebével törődjön, mert itt vannak az angol vadászok. Új dobtár kerül a géppuskával. A britek a két hátsó rajt támadják meg. Négy vadász az első lövéssorozatok leadása után elsüvít a bombázók felett, s megfordul, hogy új támadáshoz kezdjen. Itt csípte el az egyiket a tizedes. Géppuskájának nyomjelző lövedékei tömegesen tünnek el egymásután a Hurricane vezetőülésében. Az angol most egy természetellenes mozdulatot végez, melynek következtében elfordulás helyett felveszi a bombázók repülési irányát; erre újabb adagot kap M. jóvoltából. A Hurricane mind mélyebbre kerül. Már húsz méteren van, egy magasságban a németekkel. Váratlanul megbillen és egy domboldalában szétforgácsolódik, hatalmas füst- és porfelhőt keltve magakörül.

A többi angol ezalatt szakadatlanul támad tovább, jóllehet a németek alacsonyrepülése megfosztotta őket kedvenc harci módszerük alkalmazásától, az alulról jövő támadástól. Szünet nélkül kerepelnek a géppuskák. M. a vérveszteség következtében egyre gyengül, de összeharapja fogait és kitartásra buzdítja önmagát. Jól tudja, hogy egy géppuska kiesése a gép és az egész legénység vesztét okozhatja. Ebben a csekély

magasságban, ezzel a nagy sebességgel pedig zuhanáskor nincs menekvés. Ezt igazolta egy előbb lezuhant Hurricane is.

Az alsó géppuskalövész, kinek most egyéb dolga nem igen akad, egymásután adogatja fel a tizedesnek az újabb dobtárakat. A Huricane-ok pedig egyre-másra csapnak le a bombázókra. Hol itt, hol ott koppan a »Do.« szárnya, vagy törzse a géppuskatalálatok nyomán. Sérülése következtében M.-en a támadás elején érzetthez hasonló, de a kezdődő lázas önkívületi állapotot jelentő érzés vesz erőt. Olyan dolgok tünnek fel neki, melyeket egyébként észre sem venne. Pl. hogy az angol gépek törzsének alsó részén nagy olajcsíkok vannak és úgy gondolja, hogy jobban kellene ezeket a gépeket gondozni... Látja a szárnyba épített géppuskák torkolat tüzeit táncolni a belépőéleken. Erről eszébejut, amit egyszer egy öreg háborús repülőtől hallott, hogy a jó katona mindig nyugodtan néz az ellenfél géppuskájának torkolattüzébe. Így most ő is jó harcos, mert... mély megelégedés tölti el, azután valami nagy sötétség fogja körül és zuhan, zuhan lefelé a semmibe, oda ahonnan nagyon kevesen tértek eddig vissza...

Napok mulva, mikor a kórházban már magához tért, hallotta a küzdelem befejezését látogatóba jött bajtársától, az alsó géppuskalövésztől, miután M. eszméletlenül lefordult az ülésről, bajtársa vette át a géppuskát és leszedett vele még egy angol vadászt. Közvetlenül a csatorna előtt találkoztak a bombázók egy erős német romboló-kötelékkel, mely megszabadította őket, kellemetlen kíséretüktől.

M. csendesen mosolyogva, fájdalomtól és láztól gyenge hangon megkérte barátját, hogy húzza csak ki éjjeliszekrénye fiókját. Ő is tud neki valami jó hírrel szolgálni. A géppuskalövész kihúzta a fiókot, a Vaskereszt volt benne.

*

Hiába minden. Ma nem vagyunk szerencsések. A canterbury-i repülőtér, melyet bombázóinkkal meg kellett volna támadnunk, nem volt felfedezhető. Sehol egy felhőnyílás, melyen át hasznos célra le tudnánk dobni bombáinkat. Körös-körül, amerre csak a szem ellát, sűrű fehér felhőtakaró borít mindent. Jó negyedórája vagyunk már angol terület felett, de légvédelemnek nyoma sincs. Hallgat a légvédelmi tüzérség is, mely máskor még a felhőket is tele szokta spékelni gránátjaival, ha belőlük ellenséges gépek zúgását jelezték a fülelő-műszerek. Olyan ez az út, mint egy sétarepülés.

Csakhogy vége van már a felhőknek. Az angol part körvonalai bontakoznak ki alattunk.

— Ezen a tájon kell lennie a Themse-torkolatnak — állapítja meg megfigyelőnk.

Most, hogy a látási viszonyok megjavultak, más célpontot keresünk bombáinknak.

Német vadászok kíséretével repülünk. Megnyugtató érzés bajtársaink oltalmát élvezni. A He. 111 hátsó, alsó géppuskája mögött hasalok és figyelemmel kísérem vadászaink minden mozdulatát. Az egyik éppen most került mögénk... De mi ez? Hiszen a vadász tüzel ránk! Már felismertem. Nem a mi jó öreg Messerschmittjeink egyike, hanem egy Spitfire. Nyolc géppuskájából egész tűzesőt zúdít ránk. Szinte ösztönszerűen veszem célba géppuskámmal. Az első sorozat után nyomban irányt változtatott. Jobbfelől, egészen váratlanul, száguldó sötét valami csap rá az angol vadászra. Egy Messerschmitt! Tüzel gépágyúiból és géppuskáiból, ahogy csak azokon kifér. Talált! A Spitfire bedől balra, éllére áll és hosszú, fekete füstzászlót húzva maga után, zuhanni kezd. Kis csomag válik le a mélyben a gépről, melyet másodpercek mulva kibomló fehér selyemfélgömb takar el: A pilóta ejtőernyővel kiugrott.

A tánc csak most kezdődik el csak igazán. Egyik Tommy jön a másik után. Nyomjelző lövedékek kévéi keresztezik egymást a levegőben. Ember legyen a talpán, aki ebben az összevisszaságban meg tudja állapítani, melyik lövéssorozat honnan jött. A vékonyabb csíkok közt akadnak vastagabbak is. Vadászaink gyártják őket, vagy a könnyű légvédelmi tüzérség? Nem tudom.

Megint itt van egy? Várj csak, fiacskám, te is megkapod a magadét! Sorozatom biztosan »ül« a túl közel merészkedett vadász szárnytövében. Pilótája lebecsülte kissé a géppuskámat. Rövid másodpercek és már ő is ejtőernyőjén himbálózik.

Balról váratlanul nagyobb angol gép bukkan fel. A mindenét! Egy Defiant. Egymotoros angol romboló. És ennek a fickónak a gépe ugyanolyan színű, mint a mi német vadászaink. Kék-vörös kokárdája csak későn volt felismerhető. Hogyan férkőzhetett ez közelünkbe? Festése tette, vagy a felhőkből került közénk?

Mindegy most már. Nem sokkal repül egyik bombázónk alatt. Forgatható géppuskatornyának négy kapcsolt működésű géppuskájából áradó lövedéközön eléri a bombázót. A hordfelület egy darabja leszakad s a »He« fejreállva zuhan lefelé. Pillanatok alatt lerepül az üvegezett géporr egy része. Rögtön utána négy ejtőernyőn himbálózik a kiugrott legénység.

A Defiant sem sokáig örülhetett diadalának. Míg áldozatára tüzelt, a lelőtt bombázó egyik köteléktársának első géppuskája végzet vele. Mindez másodpercek alatt játszódott le. Messze mögöttünk tovább tombol a légicsata. Vadászaink eleget tesznek hivatásuknak: Lekötik az ellenséges elhárító erőket, hogy a bombázók nyugodtan végezhessék feladatukat.

Egy repülőtér jelent meg alattunk. Ezúttal sem tévesztettek célt a német bombák. Tisztán látható volt minden egyes »csomag« robbanása. Terhétől megszabadulva fordul meg az egész század. Ki a tenger felé és utána haza a repülőtérre...

Ford. Sebesfi László

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL



Dr. Szendy Károly polgármester a BSE november 10-i bemutatóján

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

Mölders és *Galland* német repülőőrnagyokat a Führer ötvenedik légi győzelmük után soron kívül alezredessé nevezte ki.

✱

Gróf Ciano olasz külügyminisztert az olasz légierők alezredesévé nevezték ki.

✱

Herbert Müller német főhadnagy 45 légitámadásban vett részt Anglia ellen. Mintegy 60.000 km-t repült ellenség fölött, illetve az ellenséges terület megközelítésében. 100 helyen érte sérülés, komolyabb következmények nélkül.

✱

Wick német repülőőrnagy és *Mölders* alezredes november elejéig 53 légi győzelmet arattak.

✱

Új emberek az amerikai repülés élén. Brett vezérőrnagyot kinevezték az Egyesült Államok szárazföldi hadseregéhez tartozó légierők parancsnokává. Az atlanti-óceáni flotta légierőinek élére szintén új ember került: Cook ellentengernagy.

✱

Légitámaszpontok Újfundlandon. Egyezmény jött létre az Egyesült Államok, Kanada és Nagy-Britannia kormányai között arra nézve, hogy az Egyesült Államok Újfundland déli részén repülő- és tengeri támaszpontokat létesíthet. Az amerikai munkásosztagok már novemberben megkezdik a munkát.

✱

Bolíviában is megszervezték az ejtőernyős gyalogságot. La Pazban egy légiünnepély alkalmával 100 ejtőernyős vadász ugrott ki a repülőgépekből.

✱

KATONAI REPÜLÉS

Utánpótlás a német légierőknél. A német légierők személyi állományának utánpótlása — a Deutsche Nachrichtenbureau szerint — jóval kisebb feladatot jelent, mint amire a német vezérkar a háború kitörése előtt felkészült. A veszteségek ugyanis lényegesen kisebbek, mint amit az előzetes valószínűségi számítások mutattak.

Ennek következtében a kiképzés gyorsítására nincs szükség. A kiképzési időtartam a repülőszemélyzetnél egy év. Ez azt jelenti, hogy azok a repülők, akik a háború kitörése óta kerültek a légierők kötelékébe, mint növendékek, még eddig nem vettek részt a légihadműveletekben Anglia fölött.

Az ejtőernyős csapatoknál hasonló a helyzet. Annyi sok a jelentkező, hogy alig győzik a kérvényeket elintézni s a megfelelő emberanyag kiválasztására bő választék áll rendelkezésre.

✱

Molotow kenyérkosara a neve annak az embernagyságú fémhengernek, amely 100 darab másfél kg-os bombával van kitöltve. Amint a hengert ledobják a repülőgépről, a palástján elhelyezett terelőlapok a hengert forgásba hozzák. Eközben a palást felnyílik és a gyujtóbombák szétszóródnak.

✱

A kanadai kormány 2000 darab repülőmotort rendelt az Egyesült Államokban a Jacobs-motorgyárban. A motorokat Avro Anson-típusú repülőgépekbe építik be. A motorok ára 8 millió dollár.

✱

Ejtőernyős csapatok Japánban. 12.000 főből álló ejtőernyős csapatot szerveznek Japánban.

✱

Az orosz ejtőernyős csapatokat gáztámadásra és gázvédelemre is kiképzik. Az ejtőernyős csapatok felállításában — tudvalevően — Szovjet-Oroszország volt az első.

✱

Az angol pilóták korhatára. Az angol légierőkhöz felvételre kerülő pilóták korhatárát 28-ról 31-re emelték fel.

LÉGIFORGALOM.

Egy Junkers »Ju 90« típusú forgalmi repülőgépbe mintegy 8 km hosszú huzal van beépítve a világítás, a rádió és egyéb elektromos berendezések részére.

✱

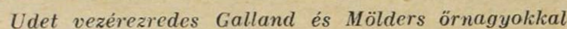
A L. A. T. I. Olaszország légiforgalmi vállalata közzétette üzemi jelentését az Olaszországot Dél-Amerikával összekötő légiforgalom első nyolc hónapjának eredményéről. Ez a nyolc hónap 1939 novembertől 1940 június 30-ig terjed. A vízirepülőgépek a forgalomban nem váltak be egyrészt a vízi

Hitler vezér és kancellárt Mussolini vendégül látta Firenzében



A két vezér és külügyminisztereik





Udet vezérezredes Galland és Mölders őrnagyokkal

repülőgépállományok fogyatékossága, másrészt a vízirepülőgépek csekélyebb sebessége miatt. Ezért a vállalat a következő szárazföldi repülőgépeket állította be a forgalomba: 1 drb 3 motoros S. 75, 1 drb 3 motoros S. 79 és 10 drb 3 motoros S. 83.

A vállalat az Air France és a Luft Hansa repülőtereit is igénybevette mindaddig, míg a viszony Olaszország és Franciaország között ki nem élesedett. Ekkor a régi irányt, amely a Róma—Marseille—Casablanca—Villa Cisneros—Dakar—Natal—Recife—Bahia—Rio de Janeiro—Porto Allegre—Buenos Ayres vonalon vezetett s amelynek meghosszabbítását tervezték a csilei Santiagóig, részben meg kellett változtatni olymódon, hogy a gépek csak spanyol és portugál területeket érintsenek mielőtt útjukat az óceán felé vennék. Az új vonal a következő lett: Róma—Sevilla Cisneros — Sale-sziget— Recife — Bahia—Rio de Janeiro. A földi biztonsági szolgálat berendezésén kívül a rádió és időjelző szolgálat lebonyolítására segédhajókat állítottak be ugyanúgy, mint az a Balbo-féle rajrepülésnél történt, amikor Balbo repülőalakulata átrepülte az Atlanti-óceán északi szakaszát.

A repülőszemélyzet és egyéb szakszemélyzet hivatása magaslatán állott, úgyhogy a vállalat 100%-os menetrendszerűséget jelent. Nemcsak a menetrendszerű járatokat bonyolították le pontosan, hanem még különjárataik is voltak.

*

Az Ala Littoria, Olaszország másik légiforgalmi társasága szintén nyilvánosságra hozta üzemi jelentését az 1939 július 1-től 1940 június 30-ig terjedő évről. A vállalat a középeurópai és afrikai olasz vonalak lebonyolítására kapott engedélyt. azonban a politikai események hullámzása erősen zavarta az Ala Littoria programját.

A háború kitörésekor az akkori még semleges Olaszország beszüntette légijáratait és csak néhány hét mulva nyitotta meg újból a rendszeres légiforgalmat Németország és Afrika felé. A francia viszonylat teljesen kiesett. 1940 május 1-én létrejött a róma—barcelona—madrid—lisszaboni járat, amely oly nagy keresettségnek örvendett, hogy naponta három gépet is kellett indítani, mert a Spanyolország és Portugália felé irányuló német kereskedelemnek az Ala Littoria lett az egyik legfontosabb láncszeme.

Olaszország háborúba lépése ismét forgalomkorlátozással járt főleg Afrika és a Földközi-tenger felé.

A vállalat az üzemi évben 12,300.000 km-t repült, azaz egymillió kilométerrel kevesebbet, mint egy évvel korábban. A hálózat hossza az előző évi 46.307 km-ről leszállott 8406 km-re.

Egyéb üzemi eredmények a következők. Utasok száma: 200.000. Csomag: 2,506.000 kg, posta: 640.000 kg, áru: 800.000 kilogramm, ujság: 540.000 kg.

Bevételek:
utasforgalomból 53 millió líra
csomag „ 2 „ „
posta „ 36 „ „
áru és ujság „ 9 „ „

Üzemi kiadások: 20.80 líra/km, ami 4.84 líra/km-rel drágább, mint az előző évben. Ez azonban a felemelt tarifában fedezetet nyert. Az állami támogatás km-kint 2.83 lírát tett ki, azaz együttvéve kereken 150 millió lírát.

Az olasz háború kitörésekor a vállalat repülőgépparkját mozgósították. A repülőgépállomány 119 repülőgépből állott, és pedig 35 vízi és 84 szárazföldi repülőgépből. A géptípusok a következők: 17 drb Cant Z 506, 18 drb Macchi M 94; a szárazföldi gépek között ezeket találjuk: 30 drb S. 75, 17 drb S. 73, 9 drb Ca 133, stb. Az új beszerzések között szerepelnek: 3 drb Cant Z 506, 5 drb S. 75, 6 drb Fiat G 12, 1 drb Macchi 100 és 3 drb Junkers Ju 52. Az utóbbi a róma—berlini pool-forgalom lebonyolítására fog szolgálni.

A vállalatnak eddig 14 motortípusa volt. Ezentúl a motortípusok egységesítésére törekszenek.

Együlésesek:

Legnagyobb távolság egyenes vonalban: 749 km. Klepikova kisasszony (Szovjet-Oroszország), »Vörös Arcvonal 7«, Moszkvától Otraduoie-ig, Sztalingrád mellett, 1939 júl. 6.

Legnagyobb távolság zárt körön: 342 km. Boris Kimelman (Szovjet-Oroszország), »Vörös Arcvonal 7«, Toula—Riasjsk—Toula, 1939 júl. 23.

Legnagyobb távolság célrepüléssel: 602 km. P. Savtzov (Szovjet-Oroszország), »Vörös-Arcvonal 7«, Toula—Mikhailovka, 1939 júl 31.

Időtartamrepülés zárt körön: 36 óra 35 perc. Kurt Schmidt (Németország), »Grunau Baby«, Korschenruh (Keletporoszország), 1933 aug. 3—4.

Magasság a kiinduló pont, illetve kikapcsolási pont fölött: 6338 m. E. Ziller (Németország), »Kranich«,Hirschberg, 1938 nov. 21.

Többülésesek:

Legnagyobb távolság egyenes vonalban: 619 km. Kartachev és Savtzov (Szovjet-Oroszország), »Stakhanovetz«, Moszkvától Usniáig, 1938 júl. 17.

Legnagyobb távolság zárt körön: 342 km. Kartachev és Checkulkine (Szovjet-Oroszország), »Stakhanovetz«, Toula—Riasjsk—Toula, 1939 júl. 23.

Legnagyobb távolság célrepüléssel: 395 km. Kartachev és Gorokhova (Szovjet-Oroszország), »Stakhanovetz«, Moszkvától Gorkiig, 1939 június 1.

Időtartamrepülés zárt körön: 50 óra 26 perc, Bődecker és Zander (Németország), »Kranich«, Rositten, 1938 dec. 9—11.

Magasság a kiinduló pont illetve a kikapcsolási pont fölött: 3304 m. Ziller és Quadfasel, (Németország), »Kranich«, Hartau, 1937 szeptember 18.

A Nemzetközi Aero Szövetség (FAI) a vitorlázó repülés hölgyrekordjait is nyilvántartja. Amint a fentiekből megállapítható, a távolsági repülés abszolut rekordját is egy hölgy: az orosz Klepikova kisasszony tartja. A többi hét hölgyrekord közül hat orosz és egy lengyel tulajdonban van. Az orosz Zelenkokova kisasszony három nemzetközi hölgyrekord tulajdonosa, és pedig az együléses kategóriában a magassági rekord az övé 2071 m-el, a célrepülés távolsági rekordja 195 km-el, valamint a többüléses kategóriában az időtartamrepülés 12 óra 30 perccel. Honfitársa: Velikosseltzewa kisasszony szintén három hölgyrekord birtokosa. Ezek a következők: a többüléses kategóriában az egyenes vonalú távolsági rekord 223 km-el, a magassági rekord 1634 m-el és a célrepülés távolsági csúcsteljesítmény 223 km-el. A lengyel Wanda Modlibonska kisasszony nevéhez az együléses vitorlázógépek 24 óra 14 perces időtartamrekordja fűződik.

Az idei vitorlázó repülőidényben új nemzetközi rekordokat nem állítottak fel.

*

Amerikai repülőtevékenység. A katonai repülésen és a menetrendszerű légiforgalmon kívül 1939-ben az Egyesült Államokban kereken 286 millió km-t repültek. Az utasok száma 1,594.086 volt. 2175 baleset történt 314 halálos áldozattal, azonkívül 196 nehéz és 324 könnyű sebesülttel. Az itt felsorolt repülőteljesítmény főleg a sportrepülő tevékenységből, a próbarepülésekből, a körrepülésekből, taxi- és fotorepülésekből adódott.

*

Balesetstatisztika a vitorlázó repülésnél. 1939-ben az amerikai vitorlázó repülésnél 1 halálos, 3 súyos és 2 könnyű sebesülés történt. Az ejtőernyőugrásnál szintén előfordult egy halálos baleset.

Gróf Teleki földmívelésügyi miniszterünk megtekinti Mussolini szülőházát

Svédország az Egyesült Államokból 120 darab Vultee-tipusú repülőgépet rendelt. A gépeket most kellett volna hajóra rakni és Skandináviába szállítani. A megrendelés kiadása óta eltelt időközben az európai helyzet gyökeresen megváltozott és teljesen bizonytalanná vált, hogy a szállítmányok a címzetthez el tudnának-e jutni. Ezért a svéd és az amerikai kormány a megrendelést közös megegyezéssel semmisnek nyilvánította.

Az amerikai érdekeltségek a legyártott gépeket Kanadába szállítják, ahonnan azok Angliába fognak kerülni.

*

Tiltakozott a washingtoni kormány az ellen, hogy olasz repülők Saudi-Arábiában amerikai tulajdonban lévő olajmezőket és berendezéseket bombáztak. Ez a tiltakozás a Perzsa-öbölben fekvő Bahrein-szigetére nem vonatkozik, mert ott az olasz repülők nem amerikai, hanem angol tulajdonban lévő olajforrásokat és finomítókat támadtak meg.

*

Japán körül egyre nagyobb gyűrűket vet az olajháború, amely azzal kezdődött, hogy az Egyesült Államok beszüntették Japán részére a repülőbenzin szállítását. — (Egyéb ásványolajtermékek kivitelének egyelőre nem vetettek gátat.) Ezután Japán Mexikóval és Holland-Indiával kezdett tárgyalásokat olajkitermelési jog biztosítása végett. Mexikótól kapott is koncessziót, de most a mexikói kormány az amerikai államok szolidarítására hivatkozva visszavonta ezt az engedélyt. Ugyanakkor angol és amerikai nyomásra a holland-indiai tárgyalások körül is huza-vona kezdődött és a brit kormány már előre lefoglalta Holland-India egész repülőbenzin termelését.

A japán »Asahi Shimbum« éles szavakkal kel ki a holland-indiai események miatt és nézete szerint nem marad más hátra, mint az erőszak, ha Holland-Indiát nem sikerül jobb belátásra bírni.

*

Az amerikai Douglas-gyár most építi fel a harmadik üzemét. Mind a három Los Angeles közelében fekszik. A gyár további fejlesztésére 20 millió dollárt fektet be. Ezidőszerint 20.000 munkással dolgozik. Tavasszal 140 millió dollárra szóló megrendelése volt. Ennek kétharmada külföldi számlára szólt.

*

A kaliforniai North American-gyár 7000 munkással dolgozik. Texasban 6½ millió dollár befektetéssel leányvállalatot alapít. Főleg vadász- és gyakorlógépeket gyárt. Állítólag egy 24 hengeres, 2000 lóerős Allisan-motoros új vadászgép szerkesztésén fáradoznak, sőt azt talán már sorozatban is gyártják.

*

A Vultee-gyárban a nyár derekán 17 repülőgép került hetenként szárnyra. Néhány héttel később ez a szám állítólag megkétszereződött.

*

Műrostból készült ejtőernyőket gyárt ezentúl Amerikában a buffalói Irving-ejtőernyőgyár, hogy Amerikát a japán selyemtől függetlenné tegye. A »Nylon-műrost« fizikai tulajdonságai állítólag kedvezőbbek, mint a japán selyem tulajdonságai.

*

117 millió dollárra rúg azoknak a megrendeléseknek az összege, amelyeket az amerikai légierők most adtak ki az amerikai repülőgyáraknak. A megrendelések a nagyobb cégek között a következőképpen oszlanak meg: Boeing Aircraft: 60 millió; Boeing Airplane: 7 millió; Douglas: 20.2 millió; Lockheed: 15.6 millió; Glenn Martin: 14.3 millió.

*

A Packard-gyár jó üzletet csinált az angol Rolls-Royce »Merlin« repülőmotor gyártási jogának megvásárlásával. Az angol kormány részéről kiadott 6000 darabon kívül további 10.000-re, az amerikai kormány részéről kiadott 3000 darabon kívül pedig további 5000 darab Merlin-motorra jelentett be opciót a cégnél az angol, illetve az amerikai kormány.

*

A Curtis—Wright-gyár egymillió dollár költséggel új magnéziumöntődét állít fel repülőmotoralkatrészek tömeges előállításának céljára. Ez a Wright-gyárnak már a harmadik öntődéje lesz.

*

A Studebaker gépkocsigyár a Curtiss—Wright-csoporttal szerződést kötött repülőmotor-alkatrészek előállítására. Úgy látszik, hogy az »árnyékipar«, amelynek szülőhazája Anglia volt, Amerikában is kezd kibontakozni. Ennek lényege a repülőgép- és motortipusok egységesítése és az alkatrészek tömeges gyártása rokonipari cégeknél.

*

A Vought—Sikorsky-csavarrepülőgép 15 percet töltött a levegőben.

*

Nem lesznek ablakok az új Grumman-repülőgépgyáron, Amerikában, hanem mesterséges szellőztetést alkalmaznak, hogy a gyár légitámadás esetén teljesen rejtve maradjon.

Autarkia Argentinában. Argentína repülőüzem-anyagszükségletének 40%-át eddig külföldről fedezte. La Platában új olajfinomítót állítottak fel, amelynek az lesz a rendeltetése, hogy 1941-től kezdve Argentína teljes repülőüzemanyagszükségletéről gondoskodjék.

*

Hány részből áll egy repülőgép? Angol adatok szerint egy modern bombázógép motorja 11.000 alkatrészből áll. Az utóbbi előállításához 6—8000 rajz szükséges.



A mikrofon is »együtt repül« London fölé

Ford megkezdte Pratt-Whitney-rendszerű repülőgépmótorok gyártását. Dearborni üzeme 120 millió dolláros megrendelést kapott, ami hozzávetőleges számítás szerint 8—10.000 darab mótornak felel meg. A Pratt-Whitney-mótorok léghűtésesek és az Egyesült Államok legjobb mótorjai közé tartoznak.

*

Junkers Elzászban. A Junkers-gyárnak a dessaui központon kívül — az Interavia szerint — a következő helyeken vannak leányvállalatai: Magdeburg, Breslau, Bernburg, Aschersleben, Halberstadt, Leopoldshall, Leipzig, Braunschweig-Querum, Stettin stb. A nagy repülőgépkonszern most Elzászban is fog egy fiilálét alapitani.

*

Az Allison amerikai repülőgépmótorgyár új, nagyteljesítményű folyadékhűtéses mótor szerkesztésével foglalkozik. Teljesítménye nagyobb, mint 1700 lóerő. 1941-ben már meg is kezdik a sorozatgyártást.

*

Az amerikai Guggenheim-érmet az idén Glenn Martin egyesültállamokbeli repülőgépszerkesztőnek ítélték oda a nagyteljesítményű repülőgépek szerkesztése terén felmutatott érdemeiért. Az érem ünnepélyes átadása 1941 január 28-án fog végbemenni.



Regénypályázatunkon II. díjat nyert pályamű

(2)

Még sokáig elbeszélgettek ezután. S Nemes Gábor mindinkább meggyőződhetett arról, hogy az ezredesben őszinte atyai jóbarátra talált, akiben bátran megbízhat.

A kihallgatás annyira kedvre derítette, hogy fütyürészve indult hazafelé. Az utcán megfordultak utána, de ő nem törődött vele. Képzeletében repült megint és ilyenkor úgy érezte, ő a levegő ura, aki mit sem törődve a világgal és a földi dolgokkal, boldogan szállhat fel a kéklő, végtelen levegőóceánba.

III. fejezet

A munka lázas ütemben folyt.

Gábor valósággal újjászületett, mióta repülőgépén dolgozhatott. Nemcsak a műszaki rajzokat készítette el, de maga is odaállt a munkaasztalokhoz és fúrt, faragott egész nap. Feletteseinek, különösen atyai jóbarátjának, az ezredesnek állandó érdeklődése csak ösztönözte munkájában.

A készülő gépről még nem sokan tudtak. Épp ezért kétszeres meglepetés volt Gábor számára, amikor egyik nap hazaérve, nyitva találta lakása ajtaját. Világosan emlékezett rá, hogy mindkét ajtót becsukta reggel. Takarítónőjét is rendes asszonynak ismerte. Nem is gondolt az első pillanatban betörésre. Csak amikor szekrényének ajtaján és fiókjain megpillantotta a gyanús nyomokat, akkor kezdett kutatni, mi is hiányzik.

Nem volt sok ruhája, de ami kevés volt, azt alaposan megdézsmálták. Fehérneműiből, felsőruháiból épp úgy hiányzott, mint cipőiből. Pénze szerencsére nem volt annyi, hogy otthon is tartogatott volna belőle. Bosszankodva indulni akart vissza, hogy a rendőrségre menjen, amikor hirtelen eszébe ötlött valami. A bezárható ruhaszekrényben tartogatta tervrajzait is. Sok egyéb rajz és terv mellett, gépére vonatkozóan is voltak ott előzetes számítások, értékes tervrészletek. A benyujtott és véglegesen kidolgozott tervek, többéves munkájának eredményei voltak, a sok-sok próbálkozás bizonyítéka azonban egy csomó tervrajz képében ott maradt szekrényében. Meg is feledkezett róluk.

Most izgatottan kezdett kutatni utánuk. Sajnos, hiába. Csaknem valamennyi eltűnt. Ez még jobban megdöbbentette. Most már kezdett világosodni előtte, hogy miért törtek be hozzá. Ruháiért aligha, hisz a házban talált volna a betörő más lakást is, ahonnét sokkal több és jobb holmikat emelhetett volna el. Az ő ruháit nyilván csak megtévesztés miatt vitte magával a tettes. Gábor azonnal átlátott a szitán. Érezte, hogy többről van itt szó, mint egyszerű betörésről. Nem is a rendőrségre ment tehát, hanem egyenesen az ezredeshez.

*

A kémelhárító osztály emberei és a rendőrség detektívjei kitűnően dolgoztak. Gábor lakásán alaposan megvizsgáltak minden kis nyomot. A legapróbb részlet sem kerülte el figyelmüket. Nyom, adat, amelyen elindulhattak volna, ugyan kevés akadt. Egyedül a takarítónő tudott



annyit mondani hogy napokkal azelőtt egy férfi kereste Gábort. Nem tudja mi ügyben, de alaposan kikérdezte, mikor van otthon a mérnök úr. Sajnos, személyleírást nem tudott adni róla. Csak arra emlékezett, hogy alacsony volt és bajuszt viselt.

Gábort is alaposan kikérdezték. Főképp a tervekre és ismerőseire vonatkozóan.

— Ki tudott terveiről? Azokat kell elsősorban számbavenni, — mondta az egyik detektív.

— Tervezgetéseimről néhány régi repülőtársam még a műegyetemről tudott. Már ritkán találkoztam velük és közülük senki sem tudott arról, hogy a gép már épül. Tőlem legalább nem, — mondta nyomatékkal Gábor.

— És az ellopott tervekből fel lehetne építeni a gépet? — kérdezte az ezredes, aki szintén jelen volt a kihallgatásnál.

Gábor elgondolkozott. Nem volt ebben maga sem biztos. A többiek kíváncsian tekintettek rá. Sok minden fordult meg ezen. Sajnos, Gábor nem tudott megnyugtató választ adni.

— Tulajdonképpen a rajzokon csaknem minden részlet megvolt, — mondta a mérnök. — Persze szétszórtan, különböző lapokon, de szakértő valószínűleg össze tudott volna állítani egy egységes tervet. Leírás azonban sehol sem volt és a számítások is hiányosak voltak, mert azokat külön lapon végeztem és azok egy része megvan. Nem volna könnyű feladat tehát felépíteni egy gépet azokból a részlettervekből, bár egyáltalában nincs kizárva annak lehetősége.

Az ezredes ismét közbeszólt:

— A gép építését mindenesetre meg kell gyorsítani. Errevonatkozó terveim már megvannak. A határok lezárására vonatkozóan már intézkedtünk. Egyelőre tehát a tervek nem juthatnak külföldre.

A kihallgatás után az ezredes magához kérette Gábort. A mérnök kíváncsian ment az ezredes után, akinek arca, hiába kutatta Gábor, nem árult el semmit. Nem sokáig kellett azonban várni, mert amint az irodába érték az ezredes azonnal megszólalt:

— Mint említettem, a gép építését meg kell gyorsítani. Ezalatt azonban nemcsak a munkatempó fokozását és a munkaidő meghosszabbítását értem.

Gábor most még kíváncsibb lett, de nem mert közbeszólni, csak szótlanul figyelte az ezredes komoly arcát.

— Van nekünk itt egy másik tervünk, — folytatta végre az ezredes. — Egy újfajta repülőgépmotorról. Azaz tulajdonkép nem is terv már, mert a motor már elkészült és most van kipróbálás alatt. Tegnap érdeklődtem: az eredmények kitűnőek. Két nap mulva átszállítják a motort. Az szeretném, ha az ön gépébe kerülne beépítésre.

A fiatal mérnöknek nagyot csillant a szeme.

— Hisz ez nagyszerű lenne! — kiáltotta. — S mi az új motor jelentőségének lényege?

— Tulajdonképpen nincs másról szó, — felelte az ezredes — mint az eddigi motorok tökéletesítéséről. A lényeg az, hogy körülbelül tízszázalékkal nagyobb fordulatszámot értünk el, mint az eddigi motorokkal. Azt hiszem, ennek jelentőségét nem kell bővebben magyarázni.

— S ki készítette a terveket — kíváncsiskodott tovább Gábor.

— Tulajdonképpen nem is tudjuk. Az ötletet kidolgozatlanul küldték be. A motorosztályon a belső emberek dolgozták ki. Ez a motor is sok kísérletezés eredménye. Most, hogy elkészült, kerestük az ötlet szülőjét, de időközben meghalt. Ilyen az élet. Magános öreg úr volt, nyomorgott s meghalt mielőtt értesíthettük volna a sikerről.

— Hozzátartozója nincs?

— Senki. Még rokonokat sem sikerült felkutatni. Szegény volt. S rokonai csak a gazdagoknak vannak.

*

Mire két nap mulva megérkezett a motor, nagyjából a gép törzse és szárnya is kész volt. A különleges szárnyszerkezet összeépítése azonban hosszabb munkát igényelt. Hiába sürgették, ezt a munkát nem lehet elsietni. Itt a milliméterek is sokat számítottak. Meg aztán, most, hogy Gábor a gyakorlatban csinálta, néhány új ötlete támadt és a részletrajzokon változtatott.

Az ezredes mindennap jelentést kért. Két ízben már a miniszter is érdeklődött. Gábornak jól esett, hogy ennyire törődnek a gép sorsával. Különösen az ezredes jóindulatának vette sok hasznát. Feltűnt neki, hogyha apjáról beszélgetnek, vagy ha közömbös dolgokról, az ezredes mindig tegezi, de »hivatalosan« mérnök úrnak szólítja. Gábor azonban a magázásban is észrevette, hogy az ezredes éppúgy megszerette, mint ahogyan ő is tűzbe ment volna érte.

A motor megérkezésének napján még valami történt; Gábort ismét meglepetés várta odahaza. Ezúttal azonban kellemesebb. Valaki ismét járt a szobájában, de most nem lopott, inkább hozott. Visszahozta a terveket.

Gábor az első pillanatban érthetetlennek találta az esetet. De aztán megvilágosodott előtte, hogy nyilván megint csak félre akarják vezetni. Talán azt hiszi a tettes, hogy a nyomozást is beszüntetik, most, hogy a tervek megvannak.

— No ennyire nem estünk a fejünk lágyára, — gondolta Gábor és elhatározta, hogy másnap reggel azonnal jelentést tesz a furcsa »tolvajlásról«.

Nem kellett azonban megvárnia a reggelt. Pár perc mulva ugyanis kopogtak az ajtaján. Még jóformán ki sem mondta a tesséket, már egy küldönc vágta vigyázzba magát a küszöbön:

— Szathmáry ezredes úr parancsára tessék azonnal velünk jönni! — jelentette.

Gábor nem tudta mire vélni a váratlan hívást. Csak nincs valami baj ott is? Vagy talán megvan a tettes? Lehet. Nem akart kérdezősködni a küldöncnél, inkább szó nélkül követte. A ház előtt autó várt rá. Most már nem állhatta meg kérdezés nélkül:

— Miért hivatnak ilyen sürgősen?

— Nem tudhatom én azt, kérem! — felelte egykedvűen a küldönc, aki, mint kiderült, sofőr is volt.

Az autó gyorsan robogott, de Gábornak még így is hosszú volt az út. Szeretett volna már ott lenni, tudni mindent.

IV. fejezet.

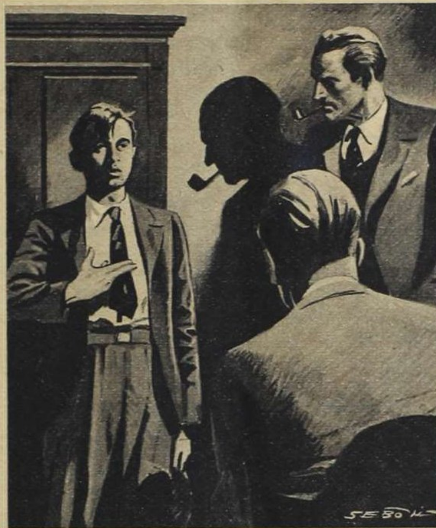
Szathmáry ezredesnél már többen vártak rá. Alig volt ideje körülnézni, már neki is szegezték a kérdést:

— A mérnök úré ezek a ruhák?

Gábor meglepetten látta, hogy a sarokban valóban az ő ruhái vannak egy halomban, gyűrötten.

— Az enyémek! — mondta kérdően tekintve a körülállókra. — Hogy kerülnek ide?

Az ezredes egy idősebb, kopaszodó férfire mutatott:



— Tőle. Ismeri?

Gábor csak most vette észre, hogy egy idegen áll a detektívek között. Ha alaposabban megnézte volna, előbb is észre kellett volna vennie, hogy nem a detektívekhez tartozik, mert félénken pislogott és kalapját idegesen forgatta kezében.

— Nem ismerem, — mondta a mérnök, miközben végignézett a kis kopott emberen. — Sohasem láttam még.

— A Teleki-téren kereskedő. Azt állítja, hogy ma délután vette ezeket a ruhákat egy fiatalembertől. Szerencsére a megnevezett fiatalember ismerős a rendőrség előtt, már érte küldtünk. — magyarázta a detektív.

Gábor az ezredeshez lépett:

— Nekem is volna jelenteni valóm. Amikor az ócskást kivezették, Gábor elmondta, hogy visszalopták a tervrajzokat. Most az ezredesen és a detektíveken volt a sor a csodálkozásban.

— No most már megvannak a tervek, megvannak a ruhák, csak a tettes hiányzik, — mondta az egyik.

— Sajnos, azonban rajtunk nem sokat segít, — szólalt meg az ezredes. — A terveket azóta már lemásolhatták.

— A helyzet valóban zavaros kissé, — morogta maga elé a detektívfelügyelő. — Ezt az egész betörést nagyon ügyesen csinálták. Mert ha csak a tervekre volt szüksége az illetőnek, miért lopta el a ruhákat is? Megtévesztésül aligha, mert akkor nem csempészte volna vissza a terveket. Ez arra vall, hogy a betörést nem az követte el, akinek a tervekre volt szüksége.

— Azt hiszem nehéz lesz itt kibogozni az igazságot, — jegyezte meg Gábor.

A detektívfelügyelő fölényesen mosolygott.

— Sőt. Ha megvan a betörő, alighanem könnyű dolgunk lesz!

*

A detektívfelügyelő nem tévedett. Amint meghozták a legényt, egykettőre tisztázódott minden. Fiatal, nyurgaképű kamasz volt a tettes. Alapjában véve nem elvetemült, megrögzött bűnös még, de már a lejtőn van és nem tud megállni, mert környezete csak a bűnre tanítja és jót nem lát soha senkitől. Tán még az édesanyjától se.

— No, Jóska, most aztán mondj el szépen mindent sorjában! — szólt a detektívfelügyelő a számára már ismerős legényre. Az vallott is rendre az első szóra.

— Úgy volt, kérem, — kezdte vallomását a legény — hogy vagy egy héttel ezelőtt egy úr keresett a lakásomon. Már megijedtem, hogy megint a rendőrségről keresnek, mert hogy úrféle nálunk leginkább csak onnan jár. De egész mást akart. Száz pengőt ajánlott egy kis szívességért.

— Miféle szívességért! — mordult rá a detektív.

— Hát azért a kis betörésért — mondta a legény. — De nem akartam vállalni, amikor megtudtam, hogy miről van szó. De, hogy aztán még száz pengőt ígért, mégis csak ráálltam.

— Szóval, kettőszázért csináltad?

— Kettőszázért!

— S ki volt az az úr? Nem ismerted?

— Nem én. Sohase is láttam.

— Te, ne hazudj, az igazat mondd nekem! — mordult rá ismét a detektívfelügyelő. A legény sértődötten feleselt:

(Folytatjuk.)

A REPÜLŐ FELDERÍTŐ

A mai nagy háború idején, amikor a napisajtó és a rádió a nagyközönséget közelhozza a katonai kérdésekhez, érdemes olvasóinkkal megismertetni a háború egyik legjellegzetesebb szerény katonáját, a repülő megfigyelőt.

A repülő megfigyelő nincs agyonreklámozva. Munkája nem látványos a nagyközönség számára és teljesítménye nem »bravúros«. A vadászrepülőket és zuhanóbombázókat a régi kor legendás huszárjaihoz lehet hasonlítani. A felderítő repülőnek nincs mása a mult századok katonái között. A megfigyelő nagy tudásával és képzettségével harcol. Egyesül benne a katona, a tudós, a mesterember és sportférfiú. Sokoldalú képzetségével a csapatvezér szeme. Feladata a legveszélyesebb. Fényképez, rádiózik, figyel, felderít, bombát dob és közben elhárítja géppuskájával az őt támadó ellenséges vadászokat.

A megfigyelő az ellenséget felderíti, az arcvonal mögötti területeken végzett megfigyeléseit rögzíti vázlaton vagy fényképezőgéppel. A tüzérség lövését vezeti, jelent és parancsokat továbbít, összeköttetéseket létesít, biztos adatokat szerez az ellenségről fényképfelvételek készítésével és bombákat dob le az ellenségre. Azért, hogy feladatát végrehajthassa, vadászrepülők is biztosítják útját.

A megfigyelő tiszt feladata sokoldalúságot és rátermettséget kíván. Az előbb felsorolt feladatok csak a lényegesebbeket foglalják magukban, mert ezeken kívül sok részletfeladat elvégzésére is képesítve kell lennie a megfigyelő tisztnek.

Vajjon miért olyan fontos a megfigyelő tiszt szerepe? Azért, mert a saját csapatainkat megóvja minden meglepetéstől, viszont az ellenség szándékait leleplezi.

Megfigyelő csak az lehet, aki a harcászati és a hadászati alapelvekkel tisztában van, aki a gép pilótáját minden időben a megkívánt terület fölé tudja irányitani, aki sok repüléssel elsajátította azt a gyakorlati tudást, hogy mindenkor tudja, hogy hol repül a gép. A megfigyelőnek kell tudni fényképezni, rádiózni, célzókészülékkel bombát dobni. Azonkívül meg kell állapitania hozzávetőlegesen, hogy a többezer méter magasból látott ellenség milyen készletekből áll. Hosszú és alapos kiképzéssel a megfigyelőnek géppuskával földi és légi célokra kell tudni eredményesen tüzelnie. A repülőgép szerkezetét ismernie és a gépvezetés alapelveit gyakorlatilag is birnia kell. Ha valaki ezeknek a követelményeknek megfelel, akkor »általános megfigyelő« képesitéssel rendelkezik.

Az általános megfigyelő kiképzés után, ha a megfigyelő a fényképezésben, bombavetésben vagy rádiózásban tökéletesíti magát és az egyes szakágazatok valamelyikében speciális kiképzést kap, akkor »szakmegfigyelő« lesz.

Az, hogy a megfigyelő tiszt feladatai közül melyik a fontosabb, nem lehet megmondani, mert az mindig az elérendő céltól függ. Azonban a leggyakoribb feladata a felderítés.

A repülő megfigyelő munkáját akkor tudjuk értékelni, ha egy gyakorlati példát mutatunk be például a felderítésről.

A megfigyelő tiszt parancsot kap, hogy »X« terület felett végezzen felderítő repülést és ott valamit állapítson meg. A parancs vételétől kezdve a megfigyelő tiszt munkája a következő: Elkészíti a kiindulási hely és »X« kijelölt hely közötti útvonal térképét. Ezt 200 ezer vagy ennél nagyobb méretarányú térképpel végzi. Azután az »X« területet belerajzolja egy kisebb méretarányú térképbe. A berajzolt területet a térképen tanulmányozza. A fényképfelvétel készítéséhez szükséges munkálatokat elvégzi: a felvételi magasságot a kívánt méretaránynak megfelelően kiszámítja. Megállapítja, hogy a területet hány sávban és hány felvétellel tudja lefényképezni a megkívánt oldal és hosszfedés figyelembevételével. Berajzolja térképébe számozva a felvételi sávokat. Kikeresi a rárepüléshez szükséges tereppontokat, kiszámítja az egyes felvételek közötti időt és ennek megfelelően az egyes felvételi helyeket a térképen megjelöli, hogy az automatikus kamarát ellenőrizni tudja. Ellenőrzi fényképezőgépét, kiszámítja, hogy mennyi filmre van szüksége és a megfelelő mennyiséget a filmkazettába betölti. A fényképezőgép beépítését ellenőrzi és az expozíciós időt beállítja. Elhelyezi a gépbe a világító pisztolyt a megfelelő színű töltényekkel, kipróbálja a rádiót a pilótával és a földi állomással, a megfigyelő géppuska működését és a tölténydobokat, valamint a bombák felfüggesztését és a bomba célzókészülék használhatóságát ellenőrzi. A földi rádiossal a rejtjelezésben megállapodik, jelentőtömböt és ledobó hüvelyeket helyeztet el a gépbe. A repülésre beosztott pilótáját az útvonalról és a feladatról tájékoztatja. Ezek a repülő megfigyelő teendői az indulás előtt.

A felszállás időpontjától kezdve a repülő megfigyelő munkaköre nagyjában a következőképen vázolható. A repülőtértől kezdve egészen az elsővonalig a saját csapatainkat megfigyeli és rejtőzéseiket ellenőrzi. Ez kiterjed a hadi repülőterekre, telephelyekre, utánszállítási vonalakra, tüzérségi ütegállásokra, előnyomulási vonalakra, gyülekezési helyekre, stb. Megállapítja a saját csapataink első vonalát. Az ellenséges terület felett figyeli az ellenség által kézben tartott terület minden részletét, térképébe a lényegesnek látszó részleteit bejegyzi, ha katonailag fontos eseményeket (pl. nagyobb csapatmozdulatok, gyorsanmozgó alakulatok mozgása, stb.) rádión rejtjelezve azonnal jelenti. Általában ez a munkaköre a repülő megfigyelőnek addig, míg a tulajdonképeni feladatának területe fölé érkezik. Természetesen útközben a pilótát ellenőrizni, hogy az előírt útvonalon és magasságban repül-e.

A felderítendő terület felett a repülőgép irányítását átveszi. A területen látható tárgyakat vázlatban rögziti és azután az indulás előtt megállapított terv alapján a fényképező repülést megkezdi. A fényképező repülés végrehajtásánál fontos a szélirány megállapítása is, mert a kitűzött vonalakon csak ebben az esetben tudja a gépet pontosan keresztülvezetni. A fényképező repülés végrehajtása után a visszatérési útvonalon repül kiindulási helyére. Tehát új terület felett ugyanúgy kell megfigyeléseit végezni, mint jövetelkor tette.

A megfigyelő munkájának értékelésekor nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy feladatát gyakran légvédelmi tüzérség tüzében végzi, továbbá hogy az ellenséges vadászoknak a legfontosabb feladati közé tartozik a felderítő gép leküzdése, tehát egy felderítő repülés alkalmával néha többször kell a megfigyelőnek géppuskájával a támadó ellenséges veszedelmet leküzdeni, hogy feladatát végrehajthassa. Túlerőnek kitér, felhőzetet, napállást kihasználva, fordul ismét vissza a feladata folytatása és befejezésére.

A repülő megfigyelő munkájánál számításba kell azt is venni, hogy legtöbb alkalommal igen nagy fizikai munkát is végez, mert teljes repülőöltözékben (hasejtőernyővel, bőrruhával, pisztolylyal, stb.) felszerelten kell sokoldalú tevékenységet kifejteni.

A repülés után a megfigyelőtiszt munkájának még nincs vége, mert annak feldolgozása a földön folytatódik. Megérkezésekor útjáról rövid jelentést tesz, azután telefonon jelentkezik annál a parancsnoknál, aki számára a feladat készült és beszámol útja részleteiről. Ezalatt beosztottjai a filmet előhívják. A film előhívása után a megfigyelő átvilágító szekrényen át nézi felvételeit és az ott látható és az ellenségre vonatkozó adatokat gyorsírónak lediktálja, szóval, általános kiértékelést végez. Erről a munkájáról újból jelentést tesz, mely alatt beosztottjai elkészítik a fényképmásolatokat. A fényképmásolatok elkészítése után a megfigyelő tiszt fényképmozaikot vagy fénytérképet készít s azt részletesen kidolgozza. A fényképmásolatok kidolgozásáról, amit a mai légi fényképészeti szakkörökben fényképkiértékelésnek neveznek, olyan munkát igényel, amelyet azzal szeretnék érzékeltetni, hogy kb. 20—30 felvétel részletes kidolgozása 3—4 órai megfeszített munkát is igényelhet. A fényképkiértékelés külön tudomány, amelyről egyedül a németeknél több mint 200 könyv jelent meg.

A felhozott példából beletekinthettünk a repülő megfigyelő munkakörébe. Az itt felhozott példa pedig csak egy egyszerű feladatot tárgyalt. A harcfeladatok általában több irányúak és összevontak szoktak lenni. Igy például a megfigyelést tüzérségi belövéssel, jelentéstovábbítást fényképmozaik készítéssel, bombázó feladatot összeköttetés létesítésével lehet összekapcsolni. A feladatok sokfélesége azt bizonyítja, hogy a megfigyelőtiszt képzettsége különleges. Minden tekintetben kiváló testi alkalmasságon, katonai rátermettségen kívül, kiváló szellemi adottságokkal is

AMIT MINDEN VITORLÁZÓREPÜLŐNEK TUDNI KELL

(Folytatás.)

Milyen oktatói fokozatok vannak?

Segédoktató,
oktató,
főoktató.

Ki lehet segédoktató?

Segédoktató az lehet, aki vitorlázó szakszolgálati engedéllyel bír és vezető oktatója és az egyesületi elnöke ilyen megbizatásra a Magyar Aero Szövetségnél javaslatba hoz. Elismerés esetén, a Magyar Aero Szövetség részére »működési engedélyt« állít ki.

Ki lehet oktató?

Oktató az lehet, aki egyéves eredményes segédoktatói működést igazol, a MAeSz oktatóképző tanfolyamát sikeresen elvégzi és részére a m. kir. Légügyi Hivatal szakszolgálati engedély-betétlapot állít ki.

Kit illet meg a főoktatói cím?

Azt, akit a m. kir. Légügyi Hivatal teljesítményei és tapasztalatai alapján a Magyar Aero Szövetség előterjesztésére ilyen címmel felruház. Rendelkeznie kell legalább az elsőfokú motoros pilótavizsgával és az összes vitorlázó kiképző rendszerek oktatására jogosító képzettséggel.

Ki a vezető oktató vagy vezető főoktató?

Ott, ahol több oktatót alkalmaznak, a tapasztalatban legjobbat egyesülete vezető oktatói címmel ruházhatja fel.

Milyen munkaköre van az egyes oktatói fokozatban lévőknek?

A segédoktató csak oktató felügyelete alatt fejthet ki működést. A felügyelet közvetlen legyen, tehát az oktató segédoktatóját látótávolságon túl el nem hagyhatja.

Az oktató munkaköre és hatásköre kiterjed a teljes repülőkiképzésre, tehát önállóan és felelősséggel intézkedik a szabályok szerint minden ezzel kapcsolatos ügyben.

A főoktató munkaköre és hatásköre az oktatóéval egyező, de vitás esetekben az ő utasításai tartandók be. Különleges kiképzéshez (repülőgépvontatás, műrepülés, műszerrepülés stb.) főoktató jelenléte kívánatos.

Ideiglenesen milyen enyhítés vonatkozik a csörlőrendszerű segédoktatókra?

Csörlőrendszerű segédoktatók részére gyakorlati követelményként a »B« vizsga után az előírt ügyességi feladatok végrehajtása kötelező.

Mit kell tenni baleset bekövetkezésekor?

A baleseteket három csoportba soroljuk és a teendők is e szerint változnak.

1. Pilóta látszólag sértetlen, gép megsérül. Teendők:

a) a géproncsokat lefényképezés után elszállítani;

b) a pilótát felügyelet alatt részletes vizsgálat céljából kórházba szállítani;

c) a baleset lefolyásáról szemtanukkal aláírt jegyzőkönyvet felvenni, melyhez mellékelni kell a gépre és a pilótára vonatkozó összes okmányokat és ezt a Magyar Aero Szövetséghez 24 órán belül megküldeni. A jegyzőkönyvet két példányban kell kiállítani;

d) amennyiben a gép idegen személyben vagy tárgyban kárt okozott, a jelentéshez két példányban kitöltött kárbejelentési lapot kell mellékelni, egy lapot pedig a biztosító intézethez közvetlenül kell beküldeni.

2. Pilóta könnyebben sebesült, (horzsolások, ütődések, melyek gyógyulása nyolc napon belül valószínű) a gép jelentős részei törnek. Eljárás: mint 1. pont alatt, de a sérültet már a helyszínen első segítségben kell részesíteni, mely után szakszerű orvosi kezelésre *a mentőknek* kell átadni.

A baleseti jegyzőkönyvhöz két példányban kitöltött biztosítási sérülési kárbejelentési lapot kell mellékelni. Egy példányt pedig 24 órán belül a biztosító intézethez kell közvetlenül eljuttatni.

3. Ha a pilóta súlyosan sérül (8 napon túl gyógyul vagy halálos) akkor

a) a m. kirü honvéd Légierők Parancsnoksága V. Osztálya haladéktalanul táviratilag vagy telefon útján értesítendő. (Bp., II., Hunyadi János-út 12., telefon: 150—010, hivatalos órán kívül 150—016. Egyidejűleg hasonló módon értesítendő a Magyar Aero Szövetség is. (Bp., V., Vigadó-utca 2. szám, telefon: 182—320).

b) Egyidejűleg a sérültet azonnal *a mentők által* kórházba kell szállíttatni.

c) A gépet a vizsgálóbizottság megérkezéséig *érintetlenül* kell hagyni..

d) A baleset szemtanuinak nevét és címét fel kell jegyezni.

e) Az üzemvezető oktatónak a vizsgálóbizottságot be kell várnia.

f) A biztosítási kárjelentéslapokat kettő példányban a Magyar Aero Szövetségnek, egy példányban a biztosító intézetnek 24 órán belül meg kell küldeni.

g) A gépre és a pilótára vonatkozó összes személyi adatokat a bizottság rendelkezésére kell bocsátani.

h) a sérült hozzátartozóit a balesetről haladéktalanul értesíteni kell.

Ki felelős a baleseti eljárás pontos végrehajtásáért?

Az összes tennivalókat felelőssége tudatában annak az egyesületnek a vezető oktatója köteles megtenni, amelyhez a sérült és gépe tartozik. A balesetről idegenek részére felvilágosítást adni senkinek sem szabad, erre kizárólag a vizsgálatot végző bizottság vezetője és annak hivatala illetékes.

(Folytatása következik.)

kell rendelkeznie a repülő megfigyelőnek. A jól kiképzett megfigyelő minden érzékszervével, minden ideg- és izomrostjával, minden agysejtjével dolgozik feladata közben és gátlásmentesen, reflexszerűen kell cselekednie pillanatok alatt azt, amit a cél a helyzet adta pillanatban megkíván. Benne a fiatalos harcikedvet nagy látókörnek és mindent átfogó képzettségnek kell a cél által megkövetelt irányba terelnie. Benne a bátor szívnek párosulnia kell az önmérséklettel és pontos, megbízható munkával.

A repülő megfigyelő bemutatása után hivatkozom a most folyó nyugati háborúra, amelyben a német repülő megfigyelőtisztek munkájáról és képzettségéről fogalmat alkothatunk akkor, ha arra gondolunk, hogy a németek 1000 km-en felüli távolságokban tudták ellenség által elkülönített csapataikkal az érintkezést fenntartani. (Narvik.) Gyorsanmozgó hadtesteket dobtak a németek az ellenséges ország mélyébe anélkül, hogy csapataikat az oldaltámadás veszélyének vagy a bekerítésnek kitették volna, mert tudták, hogy megfigyelőik hivatásuk magaslatán állanak. (Északfranciaországi előnyomulás.) A német hadvezetőség repülő megfigyelői révén mindent tudott mindig és ezzel az ellenség meglepetési szándékait meghiúsította, viszont a németek fölényes tájékozottságuk folytán meglepetést meglepetésre halmozva, a hadtörténelemben egyedülálló teljesítményt értek el. A német repülő megfigyelőkről, a modern hősökről jogosan mondja népük azt, hogy megtették a kötelességüket.

Szy Tibor szds.

A KŐOLAJ

Írja: Prodan György okl. gépészmérnök

2. Többször említettük a *téves fúrásokat*, amelyek igen nagy károkat és veszteségeket okoznak. Téves fúrás úgy jön létre, hogy a fúrandó kút helyét nem tudják pontosan megállapítani és a megfúrt kút talán csak méterekkel haladt el a nyersolajat tároló réteg mellett vagy felette és így nem tud sem nyersolajat, sem gázt kitermelni. Amerikában az »*American Petrol Institut*« szerint 1939-ben 27.038 készen fúrt kútból 6388 volt a téves fúrás, azaz kereken negyedrésze a fúrásoknak. Valószínű, hogy ez a már feltárt jól ismert olajföldekre vonatkozik, nem pedig a még ismeretlen, vagy csak részben feltárt mezőkre. Egyébként az olajkutak bő hozama a téves fúrások által okozott veszteségeket igen hamar pótolja.

Ha fúrás közben oly nyersolaj rétegre akadnak, amely igen nagy gáznyomás alatt áll, akkor kitörés, vagyis »szökőkút« keletkezik. A gáznyomás elérheti a 200 atmoszférát is és a még át nem fúrt fedőréteget, az úgynevezett »hidat« áttörve, nagy nyersolaj és gázmennyiség kiáramlása közben isszonyú robajjal és fülsiketítő zúgással, süvítéssel kitör, magával ragadva köveket, lomokot, sőt még az egész fúrófelszerelést is. Egy-egy ilyen »szökőkút« eléri az 50 méter magasságot is. A kitört nyersolaj mennyisége meghaladja néha a napi 300 vagón kezdeti teljesítményt. A nagy bőség azonban nem tart tovább, mint néhány napig. E kitörések gyakori velejárói voltak a kút-tüzek, amelyek évekig is eltartottak. A tüzek a kitöréskor, a kirepülő és egymáshoz ütődő kövek szikráiból keletkeztek. A kőolaj vidékeken elég gyakran vannak nagy és veszedelmes tüzek. A nagy gázmennyiség ilyenkor egész vidékeket eláraszt úgy, hogy sehol sem szabad sem főzni, sem világítani, sem dohányozni. És ez eltarthat napokig, hetekig. A lakosságot ilyenkor elköltöztetik és harangjelzéssel figyelmeztetik a gázveszedelemre. A gáznak a gyúlékonyságán kívül nagy fojtóhatása is van és minthogy nehezebb a levegőnél, megtörténik, hogy az ember derékig gázban jár és nem vesz észre semmit. Sőt, gyanútlanul rá is gyujt. Egy robbanás és már az egész vidék lángban áll. Ilyenkor nincs menekvés. Különösen, ha több kútnál egyszerre van gázkiömlés. De nemcsak az eldobott égő gyufaszál vagy gyanútlanul égő cigaretta, hanem szegesvégű sétabot is okozhat kúttüzeket. Ugyanis a bot végén lévő vasszeg azáltal, hogy odaverődik az út vagy az ösvény köveihez, szikrát fog és máris lángtenger borítja el a kutak vidékét, környékét. De maga a természet is gondoskodik hatalmas méretű tűzijátékról. Magam is láttam, mikor egy sötét villámlásokkal teli éjszakán egyszerre 4 kút gyulladt meg. A kúttűz bizony nagyon könnyen keletkezik és iszonyú erővel, váratlanul, pillanatok alatt, szinte alattomosan lepi meg a mitsem sejtő, dolgozó embert. Menekvés nincs előle.

A szökőkutak ellen régebben a kút szája felett felfüggesztett nehéz haranggal védekeztek, amellyel kitöréskor a kút száját lefedték, elzárták. Így volt ez régebben. Manapság azonban az ilyen szökőkutak, gázkiömlések, tüzek szinte lehetetlenek, mert a kút fejénél felszerelt önműködő acélszerkezetek, acéltolózárak elfojtanak és kizárnak minden veszedelmet.

A nagy nyomás alatt álló nyersolajat, illetőleg gázmennyiséget az úgynevezett »Christmas« (Kriszmesz) szerkezeten tolattyúkkal, szelepekkel, fúvókákkal úgy tudják szabályozni, elzárni, ahogy éppen akarják.

Ez a »Christmas«, magyarul »Karácsonyfa«, a karácsonyfa ágaihoz hasonló, igen erős csőszerkezet, amely szelepekkel, fúvókákkal van teleaggatva. Ezekkel a szerelvényekkel tetszés szerint tudják szabályozni az olaj és gázmennyiséget, amiáltal egyrészt a kút kitermelése gazdaságosabb lesz és üzemének hozama tovább tart, másrészt pedig a gáznyomást szabályozva az olaj felszállítását, kinyomását a kút mélyéből önműködővé, önállóvá teszik. Idővel, ha a gáznyomás megszűnik, akkor kompresszorok segítségével levegőt vagy benzintartalmától megtisztított gázt nyomnak be a kútba és ezzel hajtják ki a még bennelevő nyersolajat. Ezt a műveletet hívják »air-gas-lift« vagyis »levegő-gázlift« eljárásnak. Általában a modern kivitelű »Christmas«-szel felszerelt kutaknál példás tisztaság és rend van. Kiirtották az állandó tűzveszedelmet jelentő, piszkos fa fúrótornyokat. Helyettük karcsú, vas fúrótornyok emelkednek, amelyek a fúrás befejezése után eltűnnek. Új, modern úttestek építésével pedig a hírhedt marasztaló sártengert és bűzös pocsolyákat is kiszárították, szabaddá téve az utat nehéz szállításokra és könnyű közlekedésre.

A »levegő-gáz-lift«-en kívül a nyomásnélküli további kitermelés szivattyúkkal történik.

Vannak még megfelelően szerkesztett villamos centrifugál-szivattyúk is, amelyek többé-kevésbbé alkalmasak a mélyből a kőolajat kitermelni. Álljon itt végül egy kis összehasonlítás. Szivattyúzással és szabadkiömléssel az olajmennyiség 20 százalékát tudjuk kitermelni. »Levegő-gáz-lift«-tel 40 százalékot nyerhetünk. Kimosással és gázösszenyomással a nyersolaj 70 százalékát kinyomhatjuk. Bányászattal, vagyis az olajréteg kibányászásával még további 20 százalékot nyerhetünk.

Az így nyert nyersolaj útja a finomítókig: a vasút, a gyüjtőmedence, a tartály, de leggazdaságosabb a csővezeték. A kutakból nagy olajtartányokba gyüjtik össze az olajat. Ezer vagónos tartányparkok vannak egy-egy ilyen nyersolajtelepen. Innen hatalmas szivattyú telepeken át csővezetékekben nyomják be az olajat a finomítók tároló tartályaiba.

A kitermelt nyersolajat a finomítókban dolgozzák fel különféle bezinné, petróleummá, motorolajjá, kenőolajjá, folyékony tüzelőanyaggá, stb. Itt kapjuk meg a melléktermékek legnagyobb részét, úgymint a paraffint, az aszfaltot és a petróleumkokszot.

A fizikai és kémiai eljárások, amelyekkel a nyersolajból a fenti termékeket előállítják, a következők:

1. *A párolás.* A nyersolaj sósvízzel, sárral, iszappal, homokkal és fúrásnál használt öblítő cementes vizzel és gázzal telítve jön ki a kútból. E tisztátlanságok nagyrésze azáltal, hogy nagy tartányokban állni hagyják és megfelelő gázszeparátorokon át vezetik — leülepednek és kiválnak. Az így leülepedett és gáztalanított olajat tovább felmelegítve, felfűtve újból állni hagyják és aztán úgyszólván lefölözik. — Centrifugákon átvezetve, különböző elektrokémiai eljárásokon keresztül benyomják a különböző kazánokba, ahol tulajdonképpen megkezdődik a párolás. A nyers olaj párolása vagy desztillálása nem más, mint különböző forrponttal bíró folyadékok elválasztása. Ez természetesen úgy történik, hogy a nyersolajat forralják és annak gőzét cseppfolyósítják különböző fokoknál. Ezek a különböző fokoknak megfelelő cseppfolyósítások adják először a benzinféléket, amelyek már 80—150 C°-nál kiválnak — aztán a petróleumféléket és végül az olajokat. Ezzel az eljárással a nyersolajból 10—20% benzint nyerünk, de amely nem kopogásmentes, vagyis kopogós benzin.

2. *Crackolás* (krakkolás nem egyéb mint magasabb hőfoknál való desztillálás és az a célja, hogy a középolajokból (vagyis a benzint, petróleumot és motorolajat már nem tartalmazó) alacsony hőfoknál forrásba jövő motorüzemanyagot termeljen (azaz benzint, petróleumot és motorolajat). Az itt létesített hőfok 250°, 500°, 600° C, amelyek akár nyomással, akár anélkül, az olajok molekuláris összetételét megváltoztatják és így termelik elő az újabb benzint. Körülbelül 5000 ilyen crackolási szabadalom van. Köztük a híres Dubbs (Döbbs). A crackbenzin elég kopogásmentes. A crackolás 40—45% benzint ad.

A hydrálásnál, vagyis hydrogénnel való kezelésnél szintén az a cél, hogy benzint állítsunk elő az első desztillációból visszamaradt olajokból. Megfelelő vegyi szerekkel előkészített középolajat igen magas nyomás, 200 atm. mellett és 450° C-foknál hydrogénnel kezelik. Ezáltal a nyersolajból mintegy 65—70%, sőt 90% igen jó, *teljesen kopogásmentes* benzint hozunk ki.

Azt a benzint — amely a motor hengereiben idő előtt robban és ezáltal a motor járása közben verés, kopogás hallatszik — nevezik kopogós-benzinnek. A kopogásmentes benzin nagyobb teljesítményt — lóerőt — hoz ki, pl. 1 liter benzinből, mint a kopogós. A különbség lehet 20—25%, sőt még több is. Még az oktánszámról, vagyis a benzin robbanásmentes komprimálásáról és a »Zeton«-számról, az e.égés tökéletességéről kellene megemlékezni. De erről legközelebb.

Raffinálás, finomítás. Kénsavval való kezelése a pároláskor visszamaradt olajoknak azt a célt szolgáltatja, hogy az olajokat aszfalttól, gyantatartalomtól, stb-től megtisztítja és sűrűségét, tapadóképességét növelje. Ezt aztán követi a savkivonás és a semlegesítése, tralizálása nátronlúggal. De van más savmentes, úgynevezett száraz finomítás, amely az e.őbbinél jobb. Igy nagyjából ezek azok az eljárások és módszerek, amelyekkel a nyersolajból, a benzineket petróleumot, motorolajat, kenőolajakat kitermelik.

A mel.éktermékek közül a velejáró gázról még szeretnénk egyet-mást elmondani, amely a mai hadiüzemanyagpolitika terén igen nagy érdeklődésre és fontosságra tett szert. Ez a gáz összetételében sok esetben a *földgázzal* egyenlő és belőle különleges szénkoksz elnyeletéssel »gázolin«-t, a legkönnyebb fajsúlyú benzint, igen tiszta »*gyógy*«-benzint és a legjobb »mosó«-benzint lehet előá.lítani. Nyomással (komprimálással) magából a földgázból benzint is lehet cseppfolyósítani épen úgy mint a 11.900-kaloriás *Methán*, a 11.050-kalóriás *Propán* és 10.900-kalóriás *Bután* nehéz üzemgázt.

A mostanában folyó idevágó kísérletek kimutatják a nehéz üzemigázok igen nagyfokú kopogásmentességét (több mint 110 oktánsszáma) és tökéletes elégését oly mértékben, hogy 1 kg. üzemgáz megfelelne 1.45 liter épp olyan oktánsszámú benzinnek.

Még igen értékes terméke a kőolajgáznak és földgáznak a »Heliumgáz«. Az amerikai-, texasi-, koloradói-, kanadai-földgáz egészen 2%-ig tartalmaz Heliumot. Az erdélyi földgáz 0.001%-ot. A Helium felhajtóereje a hydrogénének 85%-át teszi ki. A kitermelését a földgázból minusz 269° C fokra való fagyasztással érik el. Használják a Zeppelinek megtöltésére, mert nagy felhajtó ereje mellett nem gyulékony; továbbá az izzólámpa iparban a lámpák megtöltésére.

A kőolajipar másik igen fontos kitermelése a Toluol, amelyből a nagy átütő erejű Trinitrotolnol robbantószert állítják elő.

Az igen fejlett kőolaj-vegyiipar ma már ott tart, hogy bármely kőolajból is elő tudja állítani a Toluol-t, nemcsak a benzolból és a Borneo-i kőolajból.

További hadianyaggazdasági feladat e vegyiipar részére a gumigyártásnak a nyersanyagát kihozni a kőolajból, ami — úgy tudjuk — már megis valósult.

Amint látjuk nemcsak a szokatlanul nagy kockázattal befektetett hatalmas tőkék, a foglalkoztatott munkások száma és kitermelt benzin-, petróleum- és olajmennyiségek nagysága jellemzi ez iparágat, hanem az is, hogy rengeteg szervezettségével eljut a földgömb bármely lakójához, a Szahara sivatag beduinjától a Grönland eszkimójáig.

A közlekedési és szállítási technika és tudomány igen magas fejlettsége eredményezi azt a mozgékonyságot, azt a könnyű, gyors, közvetlen, gazdaságos érintkezést és összeköttetést, amellyel a legtávolabbi piacokat felkeresi, eléri, ellátja áruival és kereskedelmi kapcsolatokat létesít. Repülőgép- és autóparkja elsőrendű és a legmodernebb. Hajóraja úgy a tengereken, mint a folyóvizeken kifogástalanul látja el feladatát. Éppúgy a sineken és autóciszternákon fuvarozott termékei óriási mennyiségben özönli el a fogyasztópiacokat és felvevő helyeket. Külön e célra a műegyetemeken kiképzett és doktorált speciális szállítási és közlekedési gépészmérnökök szervezik és vezetik ezt az elsőrendűen fontos ipari és kereskedelmi ágat. Hiszen manapság a német műegyetemeken szállítási és közlekedési tudomány doktorátusát lehet elnyerni.

Ha már a műszaki tudományoknál tartunk, mindenesetre meg kell állapítani, hogy ez a tudomány a nyersolajföldek és raffinériák műhelyeiben, gyáraiban, kísérleti termeiben nemcsak elsőrendűen modern és kiváló, de igen sok esetben úttörően vezet.

A geológusok, bányászok, építész-, út-, kultúrmérnökök, a kémikusok, gépész- és elektromérnökök egész raja küzd, dolgozik itt vállvetve, hogy eleget tehessen ama óriási követelményeknek, amiket tőlük megkívánnak. Ez a nagy tevékenység váltotta ki a különleges munkálatok, műveletek és velük együtt a különleges vállalatok nagy számát. Csak a kitermelésnél e munkálatok száma vagy 24—28-féle. Külön speciális vállalatok tárnak fel, fúrnak, ellenőrzik a fúrásokat, szivattyúznak stb. Hacsak a gépészmérnököket vesszük, látjuk, hogy elsőrangú üzemmérnököknek kell lenniök, különösen gazdag nyersanyag ismeretekkel. Mint a gőzturbinák, gőzgépek, gőzkazánok, motorok, kompresszorok, szivattyúk és a különböző műhelyek elsőrangú szakembere, kiváló szerepet kell betöltenie, mint modern organizátor és üzemgazdász. A raffinériák kazánjaiban, csővezetékeiben 550° C hőfoknál 200 atm. túlnyomással benzint, petróleumot, olajat hevítenek, főznek. A legkisebb tömítetlenség, anyaghiba a robbanások mindent elpusztító sorozatát vonja maga után. Itt nem lehet pld. a csavarmeneteket kenderkóccal, grafitos azbeszttel vagy más csodakulimásszal tömíteni, mert a magasnyomású forró benzin és petróleum mindent kimos. Itt csakis az igen precíz, lelkiismeretes kiviteli munka ismerete és tudása segít. Aztán meg éppen itt bosszulja meg magát az az igen kényelmes álláspont, hogy mindent úgyis a gyárak csinálnak, övék minden felelősség. Még meg akarjuk említeni, hogy az amerikaiak és angolok voltak az olajmezők első úttörői és ma is elől vannak fúróberendezéseikkel és raffinériájuk felszerelésével; de nálunk itt Európában nagyon drágák.

Ujabban azonban a németek is hatalmasan felnyomultak. Egészen bizonyos, hogy ma már a németek is igen sok kútat, nagy eredménnyel és sikeresen fúrnak és hogy raffinériáik teljesítménye is elsőrangú, de nem hiszem, hogy ezért akár csak egyetlen egy amerikaira is szükségük lenne olajkútjuk és raffinériáik üzemében és hogy akár csak egy szeg vagy csavar kellene nekik Amerikából. A németek hatalmas kőolaj-vegyiipara hozta ki a magasteljesítményű nagy oktánsszámú — 135 ok. sz.-on felüli — nagy fokon kopogásmentes repülőgépbenzint. Megvett német találmányai, szabadalmai alapján gyártják ma az amerikai raffinériák a Neohexan, Tripan meg más nevű repülőgépbenzinüket. Aztán meg itt vannak a svédek is. A svéd berendezéseket, fe.szereléseket és azok kiviteleit igen sok esetben az amerikaiak fölé kell helyezni. Aztán meg ezek nekünk itt Európában olcsóbbak és kézenfekvőbbek.

Ami pedig a magyar ipart és gyárakat illeti, egészen biztosan mindazt, amit az amerikaiak előállítanak, — ha a hozzávaló megfelelő nyersanyag, vas, acél, bronz és réz stb. rendelkezésünkre áll — mi is gyártani tudjuk ép olyan kivitelben és minőségben. Örvendetesen tapasztaljuk, hogy a kereskedelmi és iparügyi minisztérum már ez év szeptember hó elején kőolaj kutatási és feltárási engedélyt adott egy német cégnek a Dunától a román és jugoszláv határig terjedő területre. Tudomásunk van arról is, hogy a visszacsatolt erdélyi részek elég gazdagok kőolaj és földgáz lelőhelyekben. Ezt mutatnák a már régebben megejtett próbafúrások és feltárási előmunkálatok.

Talán most már megmozdulnak a tőkeerős magyar bankok és pénzintézetek is. És talán lesznek nekünk is olajföldjeink, magyar munkással, magyar mérnökkel és magyar tőkével. Ime ez a kőolaj útja a kutaktól a finomítókon, a különböző vasutakon és tengereken át, a repülőgépekig, a tankokig és tengeralattjárókig, szóval a fogyasztókig, akik most majdnem kivétel nélkül a harctereken fejtik ki minden mértéket és forgalmat messze túlhaladó teljesítőképességüket.

A benzin, az olaj adja a repülőgépnek, a harcikocsiknak és a tengeralattjáróknak azt a rettenetes erőt, amely már eddig is bebizonyította, hogy a harctereken elsőrendűen és döntően uralkodik és formálja át azokat a végső győzelem kivívására. A nyersolajtermékek teremtik meg számukra az igazi elemüket: mozgási lehetőségüket, szédítő sebességüket. Ezek varázsolják át e gépeket a háborúban a leghatalmasabb fegyverekké; a békében pedig az építő, fejlesztő munkának szintén csodás eszközévé.

Magyar sportrepülők az erdélyi bércek felett



A BSE sportgépei és repülői Marosvásárhely repülőterén

Szent István országának egyik legragyogóbb ékköve, a 22 éves rabságból felszabadult Erdély kitárta karjait és meleg szeretettel ölelte keblére az anyaország minden testületét és minden igazszívű magyarját. Ennek a hívó szónak tett eleget a magyar sportrepülés akkor, amikor elhatározta, hogy a felszabadult Erdély szépségét és kincsét a már magyar égen gomolygó hófehér felhők közül tekinti meg.

Öt gép vágott neki az útnak, még pedig egy a BSzKRt, kettő a BSE és kettő a MÁV Testvériség Sportrepülő Szakosztályától. Az út első része a magyar Alföld tanyákkal tarkított és a Tisza zegzugos medrével szétszabdalt kenyéradó szántásai felett vezetett el. Lakóházak kis akácossal — a nádfedeles kunyhó, melyből mezítlábas kisgyerek szalad ki a megriadt csikó után, minden mozgatható tárggyal integetve tovasuhanó gépünk felé. Fenséges érzés ez és arra gondolunk, hogy egyszer elérkezik majd az idő, amikor mindenkinek módjában lesz letekinteni hazánk gyönyörű földjére a magasból és mindenki részese lesz annak a felemelő érzésnek, melyet a légjárás nyujt.

Körülbelül háromnegyed órai utazás után a gépünket körülvevő párás levegő mintegy varázsszóra kitisztult és előttünk kéklettek a nagyváradi hegyek. Durva földtúrásra lettünk figyelmesek és pár perc repülés után a trianoni határ felett vagyunk. Komoran repülünk el a Károly-vonal ezer halált rejtő bunkerjei, végeláthatatlan vizesárkai és drótakadályai felett, hálásan gondolva mindazokra, akik érző szívvel és bölcs külpolitikai vonalvezetéssel vitték országunk sorsát. Még tíz perc repülés és Nagyvárad terül el alattunk. Tiszteletkört írunk le a levegőben, élvezzük a város mozaikszerű szépségét és azt a mozgást, melyet későbbi leszállásunkkor annyira megcsodáltunk. A mámoros lelkesedés semmit sem szűnt és szinte minket is magával ragad a molyette, 22 évig titokban őrzött háromszínű zászló és az a bokréta, melynek egyik fele 22 éves eldugott magyar virágból, másik fele a most hasadt rózsákból állott. Sajnos, a nap figyelmeztetett, hogy sietnünk kell, mert a hegyek között hamarabb is megy le, másrészt a »Vigyázó« 1800 méteres csúcsa körül már esőfelhők által megtört fénykévék szórták az őszi aranyos színű sugarukat. Nekivágtunk a Kőrös völgyének. Az erdélyi hegyvidék szépsége bontakozott ki alattunk, szakadékokkal, zúgó vízesésekkel és mindezek fölött napsütötte óriási gomolyfelhők. Ugy éreztük, hogy parányi gépünkkel ebben a nagy mindenségben szinte betolakodók vagyunk és önkéntelenül arra gondoltam, hogy nékünk bocsánatot kell kérni ezektől a bércektől, hogy megzavartuk a nyugalmukat — azonban mi testvérek vagyunk és jót akarunk.

A Királyhágó tetején elértük aztán az esőfelhőt és pár percig ezernyi tűszúrást kaptunk az arcunkba, a látási viszonyok pedig erősen leromlottak. Eltévedés veszélye nagyon távol állott, így megadással viseltük ezt a kis mostoha szakaszt. Mintha azonban kárpótolni akart volna bennünket az idő, ismét kiragyogott a nap és ebben a napsütésben pillantottuk meg Kolozsvár első házait egy végeláthatatlan szivárvány keretben. Alacsonyan repültünk és feszülten figyeltünk, hogy minél többet gyüjtsünk össze ebből a látványból. Megtaláltuk a repülőteret és barátaink élénk integetése közepette előkészültünk a leszállásra. Összenéztünk! A repülőtéren mindenhol víz és víz, Klemm-gépünk pedig nem rendelkezik úszótalpakkal. Sok tétovázni való idő azonban nem volt, egy merész csúsztatás és máris ült a gép egy tenyérnyi száraz darabon. Mosolyogva néztünk össze, pedig a következő pillanatban beleszaladtunk egy 20 cm mély pocsolyába és az iszapos víz telefröcskölte a szárnyakat és szélvédőnket. Hála azonban a Klemm aránylag kis sebességének, minden baj nélkül megállottunk és ugyancsak kacskaringós vonalban gurultunk mosolygó barátaink közé.

Mindenki baj nélkül érkezett és minrenki igyekezett elmesélni élményeit — elfelejtve, hogy mindannyian ugyanazon útvonalon repültünk. Ebből a hangulatból csak a városba vezető út rázott ki bennünket, mely bizony messze áll az autóstrádáktól. A helybeli sporthatóságok vezetői fogadtak bennünket és olyan szeretettel kalauzoltak, melyet, úgy éreztünk, nem is érdemeltünk meg. Másnap délelőtt lebonyolódtak a hivatalos tárgyalások és megtekintettük Erdély fővárosát, mely minden vonatkozásában csupa lelkesedés és csupa várakozás a reá váró feladatok elvégzését illetőleg. Tizenegy órakor ismét a repülőtéren voltunk, ahol is szomorúan jelentették, hogy Marosvásárhely felé a felhőzet olyan alacsony, hogy a magas hegyek között nehezen fogunk navigálni. Összedugtuk a fejünket és elhatároztuk, hogy mindezek ellenére indulunk és ha úgylátjuk, hogy a felhőzet veszélyt rejt magában, visszafordulunk. Útvonalunk a Szamos völgyében észak felé, egészen Szamosujvárig, — innen nyugati irányban a határ mentén Szászrégenig — majd Szászrégen érintése után a Maros völgyén déli irányban Marosvásárhelyre vezetett. Az út első harmadát minden zavaró körülmény nélkül tettük meg, mikor is megérkeztünk a jósolt ködös szakaszra. Rajkötelékünk kissé szétszóródott és mindenki pilótatudására támaszkodva szelte át ezt a körülbelül 80—100 kilométeres szakaszt. Nem volt könnyű feladat, azonban a rajkötelékben sportpilóta társadalmunk elsői repültek és kisebb-nagyobb kerülővel, melyre az alacsony felhőzet kényszerített bennünket, mindannyian baj nélkül leszállottunk Marosvásárhely repülőterén.

A repülőtéri szívélyes fogadtatás után megtekintettük a várost, majd az ott állomásozó repülőbajtársaink és az idegenforgalmi kirendeltség tagjainak társaságában fogyasztottuk el ebédünket. Napi programmunk szerint még délután Nagyváradra kellett repülnünk, tehát gyors ütemben a repülőtérre hajtattunk és megkezdődött a szokásos ceremónia. Térképek átvizsgálása, iránytűállás meghatározása, motorindítás és motorpróba. Már minden motor forgott, mikor megszeppenve vettük észre, hogy motorunk teljesítményéből egy jelentős hányad hiányzik és minden fordulatnál erősen hallható sipoló hangot ad. Megbeszéltük a dolgot s mindezek ellenére az indulás mellett döntöttünk — különösen figyelembe ajánlva az óvatossági rendszabályokat. Elemelkedtünk — a motor kielégítően működött és még az idő is a kedvünkben járt, mert a szürke felhőkön mind sűrűbben tört át a nap, mikor pedig a kritikus hegyek

közé kerültünk, már felhőtlen égbolt fogadott bennünket. Visszafelé szoros kötelékben repült társaságunk és csak Kolozsvár felett bomlott meg, miután két gép üzemanyagkészletének felfrissítése végett leszállott. Három gép folytatta útját és már régi ismerősként üdvözöltük a Bihar-hegység felhőbe burkolt csúcsait. A Királyhágó felett még alaposan megrázott bennünket a napnyugtát megelőző szél és már szürkületben érkeztünk Nagyvárad fölé, majd a szokásos tiszteletkör után leszálltunk az igazán pompás repülőtéren. Szívélyes fogadtatás után a megjelent sporthatóságok elöljárói szállásunkra kalauzoltak bennünket és társaságukban bajtársi vacsorát fogyasztottunk el. Másnap a város nevezetességeinek megtekintése után a repülőtérre mentünk, majd a helybeli ujságírók és a repülés iránt érdeklődők előtt startoltunk el, most már Budapest felé. Ragyogó napsütésben repült rajunk és gépeink árnyéka, mely a hegyek között ugyancsak ficánkolt, most mint a játékban elfáradt gyermek, szelíden simogatta az Alföld tarlóját. Sajnos, csökkent teljesítményű motorunkkal nem tudtuk a raj sebességét tartani és fokozatosan elszakadtunk bajtársainktól és bár erről nem beszéltünk, mindketten gyakran pillantottunk a fordulatszámmérőre és rosszalással vettük tudomásul a mutató ingását. Kis Klemmünk azért csak szelte a kilométereket és már úgylátszott kitesz magáért. Végre megjelent a repülőtér és puha pázsitjával, mint az ígéret földje integetett felénk, mikor is motorunk hangja kihagyogatott és az üzemanyaghiány biztos jeleivel leállt. Izgalommal kapcsolgattuk a benzintartályokat és pilóta szerencsénk most sem hagyott cserben. Fordulatszámmérőnk kétszer-háromszor végigszántotta a számlapját, végül a 2000-es számnál megállapodott. Hűséges Hirth-motorunk keresett magának egy kis maradék üzemanyagot, nagy nevéhez méltóan megemberelte magát és belekezdett a jólismert — pilótafülnek oly kedves, búgó dallamba. Repülőterünk felett mindezek ellenére még leírtuk a tiszteletkört és szerencsésen leszállottunk. Csúnya kudarc lett volna, ha hosszú útunk után, közvetlenül a cél előtt kellett volna kényszerleszállanunk.

Elindulásunkkor azt hittük, hogy mi viszünk valamit a visszatért Erdélybe. Azt hittük mi visszük a magyar szívet, a lelkesedést és hitet az elkövetkezendő rövid időre, amikor is országunk ismét egy nagy karély kenyérhez lesz hasonlatos s most, amikor visszapillantunk erre a gyönyörű útra, úgy érezzük, hogy mi hoztunk valamit. Hoztuk azt a kitartást, melynek gyümölcse a mostani bevonulás, de mindezeken felül magunkkal hoztuk az ezer megpróbáltatást elszenvedett magyar testvéreink könnyesen boldog tekintetét, amely könnyeket letörölni legyen feladata minden magyarnak.

Hambalkó Géza

TÍZÉVES A JU 52-ES

Említésreméltó és talán az egész földön egyedülálló évfordulót ünnepel Németország egyik legnagyobb és legrégibb repülőgépgyára. Tíz évvel ezelőtt gurult először starthoz, akkor még egymotoros kivitelben az első Junkers Ju 52. Tíz év nagy idő, különösen a repülőgépek életében. Három-négy esztendei szolgálat után az átlagos gépmadarat újabb tervezésű, tökéletesebb kivitelű szokta felváltani a levegő országútjain. Annál jelentőségteljesebb ez az évforduló, mert a Ju 52/3m ma a földön legszélesebb körben elterjedt forgalmi gépek közt elsőként viszi el a pálmát, jóllehet a prototipus tíz évvel ezelőtt emelkedett először levegőbe. Ez alatt az idő alatt kiváló repülőtulajdonságai, szinte százszázalékos üzembiztossága, teherbírása, utasfülkéjének kitűnő beosztása és nem utolsó sorban gazdaságos üzeme következtében egyre több és több államban bonyolították le a Ju 52-k a légiforgalmat. Ma huszonhat állam, és pedig: Argentina, Belga kormányzóság, Belga-Kongó, Bolivia, Brazilia, Columbia, Dánia, Délafrikai Unió, Equador, Észt-Szovjetköztársaság, Finnország, Görögország, Kanada, Kína, Magyarország, Mexikó, Németbirodalom, Norvégia, Olaszország, Peru, Portugál Nyugat- és Kelet-Afrika, Románia, Spanyolország, Svédország és Uruguay légiforgalmi társaságai járatják menetrendszerű vonalaikon ezeket a gépeket. A Ju 52 élettartama szinte korlátlan. A gyár nyilvántartásában szerepelnek gépek, melyek évi 1800 üzemórát érnek el, ami átszámítva, napi ötórás repülésnek felel meg. Ez igen kiváló teljesítmény.

A trópusok őserdei felett ugyanolyan biztonsággal rója a kilométerek százait a »Ju«, mint a kanadai behavazott prérik légterében, s ugyanazzal a menetrendszerű pontossággal szállít utasokat és postát Bolivia négyezer méter magasan fekvő repülőterei közt, mint Közép-Európa országaiban, vagy a Hanoi—Peking—Sanghai vonalon.

A megbizhatóság, üzembiztosság és teherbírás mintaképeként ismerik mindenfelé. Szárazföldi vagy úszótalpas kivitelben, kitéve az egyenlítői nap hevének, megszokott utas- és teherszállítója a kevés kiépített úttal rendelkező délamerikai államoknak. Az egymástól óriási távolságra levő kanadai települések közt pedig, mondhatni, nélkülözhetetlenné vált néhány év alatt. A Canadian Airways Limited teherszállításra kizárólag a Ju 52 egymotoros, hótalppal vagy úszótalppal ellátott válfaját használja. Ezek a mélyfedelű tisztafém gépek a legcsikorgóbb sarki hidegben, hóviharban és jegesedési veszélyben egyaránt kitűnően megállják helyüket. Egyetlen hónapban pl. 500.000 kilogrammnyi terhet továbbítottak a kanadai középnyugati bányavidékről.

Alkalmazhatóságáról tanubizonyságot adott nemcsak békében, hanem háborúban is. Hogy a spanyol nemzeti mozgalom nem bukott meg mindjárt keletkezésekor, az jórészt annak a néhány, sebtében odavezényelt Ju 52-nek köszönhető, melyek az első napokban éjjel-nappal szakadatlanul szállították a nemzeti érzelmű csapatokat Észak-Afrikából a Földközi-tenger felett Spanyolországba. Rövid idő alatt 12.000 ember, 100 nehéz és könnyű géppuska, valamint 134.000 kg lőszer került légi úton a gyarmatról az anyaországba. Előfordult nem egyszer, hogy a 17 utas szállítására épült gépben, miután belőle az ülőhelyeket eltávolították, 40 »morró« is szorongott egyszerre.

Vagy vessünk néhány pillantást a mostani háború csapatszállító Junkerseire, melyekből ejtőernyősök ugrottak ki Hollandia és Belgium felett, vagy melyek hatalmas csapattesteket repítettek Németországból és Dániából Norvégiába; végezetül pedig annyi hős katona életét mentették meg azzal, hogy mint sebesültszállítógépek lehetővé tették a súlyosan sérültek elszállítását a tűzvonalból, s ezzel kapcsolatban a mielőbbi gyors és gondos orvosi beavatkozást.

Mint műszaki érdekességet említjük meg, hogy a szerte a világon alkalmazott Ju 52-be eddig a következő motorok kerültek beépítésre: BMW 132 A, E, L és Dc; Bristol Pegasus VI., Pratt & Whitney »Wasp« S 3 H 1-G; »Hornet« T2 D1, S9E, S 1 EG és S 1 E 3 G.

A gép tervezője, Ernst Zindel főmérnök, most ünnepli 43-ik születésnapját és húsz éve tervez repülőgépeket. Szorítsunk vele lélekben kezet és úgy hiszem, meggyőződéssel mondhatjuk neki: Ernst Zindel főmérnök, jó munkát végeztél!

S.



A Ju 52-es a mentés szolgálatában

BUDAPESTTŐL—SZENTMÁRTONKÁTÁIG AZ OLIMPIA NYERGÉBEN

Gyenge nyugati szellő lengeti a hármashatárhegyi vitorlázó repülőtér szélzsákját. Gyorsan folynak az előkészületek. A fiúk szorgalmasan tisztítják a gépet, s közben a szél erősödéséért drukkolnak velem együtt.

Fél egykor már a starthelyen gépemmel izgatottan várjuk az indítást.

Végre! Hallom Levin barátom vezényszavait: Kihúzni! Futni! El! Következő pillanatban a kiterjesztett szárnyú fehér madár máris a levegőbe lendül.

Egyenesen a sziklás gerinc felé fordulok, majd a kiskupac és Ujlaki hegy oldalát vitorlázom meg. Nem nagy eredménnyel azonban, mert a gyenge szél csak nagy nehezen tart. Egy-két termiket sikerül ugyan elcsípnem, de csak száz méterre tudom feltornázni magamat a csúcs fölé. Kicsúszok az emelő szélből. Kezdhetem újból az egészet. Igy megy ez vagy 45 percig. A lejtőnyalás után végre a variométer tűje emelkedést mutat. Erélyes kormánymozdulattal kényszerítem a gépet jobb körzésbe és fokozottan figyelek a körök pontos repülésére. Igyekszem benne maradni a 1½ méterrel emelő termik kéményben. Csúcs felett 200 méteren vagyok. Ekkor határozom el, hogy itt hagyom a repülőteret és búcsút mondok a Hármashatárhegyen maradt bajtársaknak. Állandó jobb körzésben vagyok. Elmaradnak a hangárok. Csak a sebességmérő és variométer tűjét figyelem, de ezek mindketten megnyugtatóan mutatnak. A nyugati pályaudvarnál elérem a csúcs feletti 500 méter magasságot. Így már könnyebb a dolgom, mert egy sötét felhő alá rohanok, ami a legnagyobb meglepetésemre 3 méterrel emel. Egyszerre csak egészen a közelében vagyok a sötét felhőnek, majd pár kör után elhomályosodik alattam a táj. Lassan teljes szürkeség vesz körül. Felhőben vagyok. A hallottakhoz híven finom kormánymozdulatokkal irányítom a gépet. Csakhamar a sebességmérő tűje a 130-as szám felé sétál, ami nem kellemes, mert életemben először repülök felhőben. Nem merek a sebességgel kacérkodni, hanem kiengedem a féklapot, mire hamarosan megjelenik alattam az édes anyaföld. Bizony nem tudom, hogy hol vagyok. Csak a távolban látom fényleni a Duna ezüstös csíkját, ami tájékoztatóul szolgál. Délkeletnek fordítom a gép orrát és igyekszem a jól emelő felhők alatt minél nagyobb sebességgel megtenni az út hátralévő szakaszát. Csak hogy az én hű barátom csakhamar újra belefúrja orrát a felhőbe. Sebességmérőm is újra elkezd pimaszkodni, mire kénytelen vagyok a féklapokhoz folyamodni, hogy kikerüljek a tejfelből. A magasságmérőre pillantok. A kiindulási pontnál 800 méterrel vagyok magasabban. Tehát a talajtól mintegy 1300 méterre. A táj úgy fekszik alattam, mint egy kiterített térkép, csak a felírások hiányoznak róla. Délkeleti irányt tartva, 60 kilométer sebességgel siklom az ismeretlen cél felé. Szomorúan látom, hogy a variométer süllyedésbe megy át. Közben, ha egy tízcentiméteres emelést találok, belekörözve kihasználom. A magasságmérő tűje is lassan, de biztosan megy lejjebb és lejjebb. Leszállóhelyről kellene gondoskodni. Távolról egy kis falu házai látszanak. Számításom szerint kellő magasságban érem el. Százötven méteren érkezem meg. A templom körül egy bal tiszteletkörrel húzok el. Már látom a kíváncsi falusiakat, amint a hangtalanul sikló gépet nézik. Leendő leszállóhelyem szélén egy lovaskocsira és két gazdára lettem figyelmes, akik nagy szorgalommal éppen szénát rakodnak. Megtréfálom őket. Máris fordulok a szekér felé és meredek siklással csapok le rájok. Közben alacsonyra lekerülve, ráfordulok a leszálló mezőre. Egy-két pillanat és kilebegtetve simán földet érek. Egy perc sem telik bele és máris ott tolong körülöttem a falu apraja és nagyja, akik tudomásomra adják, hogy Szentmártonkátán szálltam le. Számításom szerint ötvenöt-hatvan kilométerre lehetek. Közben nem győztem a kíváncsiak száz és száz kérdésére válaszolni. Egy öreg néníke csak arra volt kíváncsi, hogy miképpen férek be azon a kis lyukon a gépbe (már mint a szellőzőablakon). Estére járt már az idő, amikor a gépet szállítókocsiba tettük a fiúkkal, akik velem együtt örültek a megszületett első »Ezermester« teljesítmény jelvénynek.

Karsay Endre

FELDERÍTŐ ÚTON

Komárom, október hó.

Felderítő útunkon Klapka és Jókai városában tehettünk rövid sétát. A gyönyörűséges templomban, ahonnan a komáromi tárgyalások idején a gimnáziumi fiatalság kihozta a szentmultú nemzeti lobogót, amely alatt nyolctízezerfőnyi közönség vonult fel Himnuszt énekelni a Dunapartra a cseh gépfegyverek elé, — most a pogány missziók támogatásáról hallunk prédikációt. Utána bezörgetünk a szomszédos bencés-rendházba, hogy meglátogassuk *Biró* Lucián bencés-tanárt, a komáromi cserkészek vezetőjét. A feldarabolást követő napokban találkoztunk először. Akkoriban nagy repülőnapot tervezgetett, de hogy az elmaradt a történelmi viszonyok folytán, azzal segítette a komáromi sportrepülés elvetett magvát palántává, hogy elküldött néhány repülésért rajongó cserkészfiút az esztergomi repülőtáborba kiképzésre.

Hát *Biró* főtisztelendő urat már nem találjuk a komáromi rendházban, a Dunántúlra ment rendfőnöknek. Utóda a fiatalság sportnevelésében egy páratlan agilitású bencés-tanár: dr. *Pálos* Ferenc. Élénk társadalmi vezetőszerepe van egyéves itt tartózkodása óta a városban, a fiúk rajongásig szeretik. Komárom egyik legelfoglaltabb embere. Szíves jószóval fogadja a Magyar Szárnyak érdeklődését:

— Repülés, gyakorlatilag, sajnos, még nincsen nálunk, pedig a fiúk égnek a türelmetlenségtől. De lesz! Hamarosan!

Kedvvel és lelkesedéssel mondja el terveit:

— Én magam, megvallom, nem sokat értek a repüléshez, azonban mihelyt lehet, megismerkedem vele és valamelyes mértékben magam is művelni fogom. Egyrészt azért, mert érdekel, de főleg, mert a fiúkban mérhetetlenül nagy a szárnyalni-vágyás.

— Eddig nem volt időm a repüléssel közvetlen kapcsolatot felvenni. Csak annyit tudok, hogy fiaink között hat vitorlázórepülő van már. Tavaly négy tanult Esztergomban, az idén kettő.

— Sajnos, tovább nem haladhatnak. Még nem értek annyit a repüléshez, hogy megmondhatnám: milyen repülővizsgát tettek a komáromi cserkészfiúk Esztergomban, de annyit már megállapítottam, hogy gyakorlati repüléshez, sajnos, egyelőre nem juthatnak, mert nincsen semmiféle gépünk. Ami pénzt elő tudtunk keríteni, abból meg kellett erősíteni a már meglévő és eredményben, munkában jelentős vízi cserkészetet. Az erzsébetszigeti telepet meg kellett vásárolni, illetőleg: ki kellett fizetni. Azután a berendezést kellett pótolni.

— A folyamőrség igazán minden segítést, kérésünket jó szívvel teljesítette. Támogatásuk nélkül sokkal hátrább lennénk. De még a nagyértékű támogatás mellett is ezreket kellett a vízi cserkészetre fordítanunk. *Most a repülés következik.*

Elmondta *Pálos* főtisztelendő úr, hogy a repülés megteremtéséhez viszont a légvédelmi alakulatok segítségét kéri majd.

— De a légvédelmiek, — mondjuk — nem repülők...

— Tudja, mi már mindenkitől segítséget kérünk, akinek a nevében, elnevezésében benne van a »lég« szó.

Igen érdekesen és jól látja a repülőélet megindításának tennivalóit:

— Arról, hogy Komáromban hamarosan berendezkedjünk a repülésre, nem lehet szó anyagiak hiányában. Egy bizonyos: repülnünk kell nekünk is, mert van megfelelő repülőterünk és mert a mi fiatalságunk is szárnyakat kíván és mindegyre sürgetőbben. Olyasféle megoldásra gondolok, hogy átmenetileg valahol a közelben tanulhassanak és gyakorolhassanak a fiúk. Budapest és Esztergom kissé messze van.

— Mihelyst legközelebb feljutok a fővárosba, első dolgom lesz, hogy felveszem az érintkezést a sportrepülés ille-

tékes vezető tényezőivel. Bizonyosra veszem, hogy mindenütt megértéssel fogadják majd közeledésünket és megadják majd a bennünket szárnyakrasegítő útbaigazítást és támogatást.

Felvetjük a Győrbe való átjárás lehetőségét.

— A győri megoldás megfelelő lenne. Győr ide mindössze harmincegynéhány kilométer. Teherautóval könnyen és gyorsan megjárhatnák a fiúk. Meghallgatnák a félnyolcas diákmisét. A győriek bizonyosan be tudnák osztani úgy az időt, hogy mi délelőtt kilenc óra után kerülhetnénk majd sorra.

Előbb templom, azután repülés. Az így meginduló repülőmunkán csak áldás lehet.

(R.)



Szárnyról szárnyra

Nevezetes repülőtalálkozót készít elő *Ujváry* László pilótakapitány néhány »öreg« repülőtársával: megrendezik a magyar repülők első *»ezüstlakodalmát«*. Ez alatt azt kell érteni, hogy ünnepi találkozóra jönnek össze — valószínűleg a Gellértben — mindazok a repülők, akik *ezelőtt 25 esztendővel esküdtek örök hűséget a repülésnek,* vagyis: negyedszázad óta repülnek.

A névsor most készül. *Száznál jóval több nevet írtak már össze,* de még csak a felénél tartanak.

✱

A *MALERt* gépei a jó időjárás tartama alatt nemcsak Nagyváradon, Kolozsváron és Marosvásárhelyt szálltak le, hanem Kézdivásárhely és Székelyudvarhely mellett is. A legelők az esőzés beálltával azonban annyira feláztak, hogy a kisegítő területeken már nem szállnak le a gépek, hanem az eredeti elgondolás szerint alacsony magasságból dobják le a postaküldeményeket és az újságkötegeket.

A MALERt felvidéki és erdélyi járatai változatlanul zsúfoltak, a *járatokra jóelőre kell jegyet biztosítani.*

✱

Kedves beszélgetés fültanui voltunk a minap a Debrecenből Budapest felé robogó *gyorsvonat* egyik másodosztályú fülkéjében.

A fülkében utazott egy *kisleány* és egy *kisfiú* édesapjukkal, egy budapesti görög katolikus lelkésszel. A kislány legtöbbször szundikált, a fiú azzal szórakozott, hogy édesapja noteszéből papírlapokat tépett ki és — *repülőgépeket hajtogatott.*

Velük szemben ült egy debreceni vasúti segédtiszt felesége. Nézi-nézi a buzgólkodó kisfiút, azután azt mondja a lelkésznek:

— Érdekes, hogy ezek a mai fiúk nem puskával, lóval játszanak, hanem — *repüléssel.*

— Igen, a fiam — feleli a lelkész — *örökösen repüléssel bibelődik.*

A kisfiához fordul:

— Most milyen gépet csinálsz, *Lalika?*

Fölnéz a kisöreg a nagy munkából:

— Mostan nem *bombásat, hanem vadást...*

A fülke utasai nagy érdeklődéssel nézik a háromesztendős csöppség buzgólkodását, a debreceni úriasszony pedig közlékenyen mondja:

— Nékem három fiam van. A legnagyobb 22 esztendős, a középső 17, a legkisebb 12. A három gyerek közül a középső repülő, de együtt dolgozik már a három fiú a modelépítésben. Sőt: beoltották már édesapjukat is a repüléssel.

— Most egynémely vásárolnivalót bíztak rám...

Kivesz a ritikülj́ből egy papírlapot, amelyen ábrák és feljegyzések vannak. Kiderül, hogy a fiúk *görgőscsapágyat, kábelt, vékony csöveket hozatnak vele — gumimotoros model készítéséhez.*

— Pontosan megmagyarázták, hogy mi mire kell nekik, nehogy rosszat vigyek... Már annyira benne vagyok én is, hogy kezdek érteni hozzá. Eleinte azt hittem, hogy csak szobadísz vagy játék a modelezés, most látom, hogy komoly dolog és komoly versenyeket rendeznek a modelekkel. Most a fiúk *új gépet konstruálnak.* Annyit tudok róla, hogy gumimotorja lesz, *egyszárnyú, mélyfedelű.*

A debreceni úriasszony még azt is elmagyarázta a fülke utasainak, hogy Debrecenben mennyire előrehaladott már a repülés ügye. Az iskolákban aerokörökben foglalatoskodnak a fiúk.

— Nagy vitorlázórepülés is folyik és most építenek a vitorlázórepülők új gépet. Az egyik fiam is segédkezik az építésnél.

— Milyen típusú gépet építenek, asszonyom, — kérdezzük — talán még azt is tudja?

— Várjon csak. Azt hiszem, *csörlő*-típusút, vagy Vöcsök-típusút. Hogy melyiket a kettő közül, azt pontosan nem tudom, ennyire még nem értek a repüléshez. *De megtanulom majd, már csak a fiaim kedvéért is...*

✱

Legutóbb írtunk a repülnivágyó egri fiúkról. Most újabb levelet hozott a posta Egerből. *Jávor* László, az egri MOVE repülőosztály modelező csoportjának vezetője írta és közli a következőket:

— Az egri repülőegyesület a jövő áprilisában modelkiállítást és északmagyarországi modelversenyt rendez, amelyre a *Magyar Szárnyakon* keresztül már most meghívja az ország, de elsősorban az északi vidékek modelezőit. A jelentkezéseket szívesen elvárják erre a címre: *Jávor László, Eger, Pilsudski-utca 19.*

✱

Arról is hírt kapunk, hogy az egri repülés ügye — ha lassan is — halad előre. *Petro* Kálmán országgyűlési képviselő *egy Tücsköt ajánlott fel* arra az esetre, ha a repülőegyesület hivatalosan is megkezdi működését. Az egyesület megalakításán most fáradozik a sportrepülés régi támogatója: *dr. Kapor* Elemér, az »EGER« főszerkesztője.



AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

ORSZÁGOS MODELVERSENY A RÁKOSMEZŐN

Az 1940. évi XVIII. Országos Repülőmodelverseny harmadik versenynapja. (Rákosmező, 1940. október hó 13.) Vitorlázó repülőmodelek magas indítással.

1940-es esztendő, országos modelverseny utolsó része a *startzsinórral való indításos verseny,* október hó 13-án zajlott le a rákosi gyakorlótéren.

Az eredmények, az előző évekhez viszonyítva, fejlődést és haladást mutatnak. Nemcsak az eredmények, hanem a gépek kidolgozása, szerkezete és a felkészültség tekintetében is fejlődés tapasztalható. A kollektív modelezés iskolapéldáit és szép eredményeit mutatja a csepeli Weiss Manfréd modelezők és a Gamma modelezők munkája. Például a W. M. modelezők egész légiflottát hoztak magukkal vitorlázó gépekből, hasonlóképpen a székesfehérvári javítóüzem modelezői is szép számmal jelentek meg. Ujdonság ezen a téren, hogy a vidékiek közül Szegedről modelező lányok is résztvettek a versenyen. Reméljük, hogy a jó példa ragadós és a jövő esztendőben minél több ifjú hölgyet látunk a modelek startján. Az elért eredményeket, az adományozott dijakat az alábbi táblázat tünteti fel:

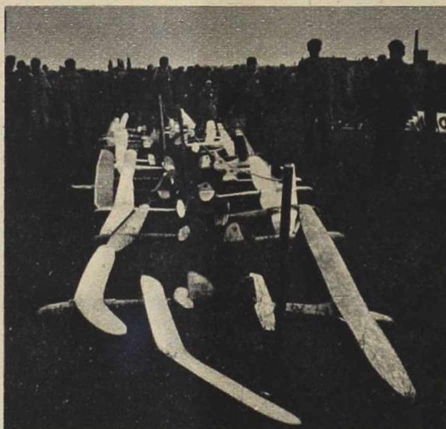
A rendezés ezúttal is mintaszerű volt. A műszaki vizsga már jelezte, hogy szép eredményeket várhatunk, a gépek megépitése és kikészítése fokozatosan finomodik. Az FAI szabályoknak megfelelő modelek száma állandóan nő s már ez is jelzi a törekvést a minél szebb és jobb eredmények elérésére.

Az utóbbi két esztendő alatt rohamlépésben fejlődött a magyar modelezés; minőségben éppen úgy, mint számban. A fejlődés egészségesnek mondható. Az országos szervezés alapjait most rakják le az illetékes szervek s reméljük, hogy a téli időt a modelezők is jól használják ki, s az első tavaszi napsütés a modelek légióit csalja ki a szabadba.

(— sy)



Egyik reménység



A vitorlázó flotta



Startra készen



Inditás



Svachulay Sándor bátyánk a versenyen



Szegedi modelező lány beszélget

Helyezés	Teljesítmény	Eredmény – A díjazott: Start. sz.	egyesülete	neve	lakása	A díj megjelölése: adományozó	díj
1.	5'35''	98	Zrinyi gimn.	Mező György	Pesterzsébet, Ferenc József-u. 76.	Weiss Manfréd	Kerékpár
2.	3'10''	43	Szegedi Kik. Ker.	Péter István	Szeged, Tarján-u. 6.	Felten és G.	Fényképezőgép
3.	2'45''	188	Cavalloni	Benedek György	Bp., II., Retek-u. 5.	H. M. N. R. A. *BSE*	Asztali óra 15,, repülés
4.	2'43''	46	Szegedi	Szász András	Szeged, Tündér-u. 5.	MÁVAG	Díszöntvény
5.	2'35''	19	»	Pongrácz Anna	» Horthy M.-út 4.	H. M. N. R. A.	Karóra
6.	2'26''						
7.	2'24''	22	»	Schubert Karolin	Szeged, Brüsszeli-krt. 5.	»	Kristályváza
8.	2'22''						
9.	2'22''	67	Hódmezővásárhely	B. Szűcs István	Hódmezővásárhely, Feleki-u. 6.	»	Karóra
10.	2'14''						
		151	Weiss Manfréd	Glück Vilmos	Csepel, Brassói-u. 6.	Gamma	Körzőkészlet
11.	2'12''	108	Horthy István	Herczeg László	Bp., Mártonhegyi-u. 25.	M. Ae. Sz.	Hordozható rádió
12.	2'10''	63	Hódmezővásárhely	Gyulai János	Hmvhely, Szőllő-u. 2.	Légügyi Hiv.	Körzőkészlet fényképezőgép
13.	2'06''						
14.	2'05''	158	Weiss Manfréd	Tóth Lajos	Pesterzsébet, Török Flóris-u. 108/a.	H.M.N.R.A. + BSE	Asztali óra 15,, repülés
15.	2'02''	120	Horthy Aerokör	Meszetler György	Bp., Péterffy S.-u. 58.	H. M. N. R. A.	Karóra
16.	2'02''	77	Székesfehérvár	Borbély György	Székesfehérvár, Palotai-u. 26.	Fiáth	Tárca + töltőtoll
Rekorddíj	5'35''	37	Szegedi	Mészáros István	Szeged, Felső Tiszapart-utca 11.	MAESZ + Macher	2 vivófelsz.
Szerk. díj							
Kidolg. díj		39	»	Náray Ferenc	Szeged, Maros-u. 42.	H. M. N. R. A.	Kristályváza
Szorgalmi díj		189	Cavalloni Aek.	Dékány Zsigmond	Bp., II., Vérmező-út 8.	Magyar Szárnyak	1 évi előfiz. + töltőtoll
Csapatdíj							
		98	Zrinyi gimn.	Mező György	Pesterzsébet, Ferenc J.-u. 76.	Keresk. + Iparügy	50+50 = 100.— P.
		120	Horthy Aerokör	Meszetler György	Bp., Péterffy S.-u. 38	Ganz és Tsa	50.— P.
		7	Egyéni mod.	Starcz Péter	Sashalom, Aradi-u. 7.	Pamutipar	20.— P.
		184	Gyöngyösi Arek.	Kiss Imre	Gyöngyös	Szfőv. Közl. Rt.	Töltőtollkészlet 50.— P.
			Szegedi Aek.		Szeged, Reptér.		
						Telefongyár + Divatcs. + Ardó	Fényképezőgép + szerszámok



A verseny neme:	Benevezett: Egyesület	Egyéni	Hány géppel	Résztvett: Egyesület	Egyéni	Hány géppel
Időtartam:	16	23	202	10	10	155
Távolság:	—	—	—	—	—	—



A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1940 október havában befolyt adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Rapid Utazási Iroda Budapest 12.—, Sikeres István Gyula 10.—, Gesztely község 20.—, Községi Elöljáróság Kunhegyes 150.—, Szalay Pál Dunaharaszti 50.—, Kisterenye nagyközség 50.—, Községi Elöljáróság Tab 200.—, Csizmás Mihály Szolnok 7.60, Cserszky Elemér Bpest 1.60, Mélykut község 1000.—, MÁV Alkalmazottak Rudolf Trónörökös Egyesülete Budapest 1000.—, Abony község 100.—, Kesznyéten község 50.—, Szőreg község 200.—, Községi Elöljáróság Rákosszentmihály 750.—, Komárom város 250.—, Hajduszovát község 400.—, Béb község 20.—, Weiss Manfred Acél- és Fémművei Rt. Budapest 609.48, Szamosujlak község 10.—, Cégénydányád község 10.—, Kisterenye nagyközség 20.—, Taktaharkány község 250.—, Csizmás Mihály Szolnok 10.—, Gulyás Gusztáv Budapest 5.—, Soroksári Dunaági Halászati Társulat Tassi Horgásztársaság 330.—, Bakonynána község 40.—, Gyügye község 10.—, Külsőböcs község 78.—, Ujkér község 10.—, Keresztes Károly Bánffyhunyad 10.—, Nyipcsa Zsigmond Felsővárad 30.—, Ferenc Imre Losonc 9.97, Községi Elöljáróság Pilisszentiván 200.—, Gyála község 380.—, Nagytétény község 1000.—, Drávagárdony község 50.—, Drávatamási község 50.—, Kibéd község lakosaitól 24.34, Gyulafirátót község 60.—, Kádárta község 10.—, Felsőszentiván község 50.—, Olasztelek és Felsőrákos községek 499.08, Községi Elöljáróság Csót 30.—, Községi Elöljáróság Balatonujhely 100.—, Wagner Géza Gánt 5.—, Gulyás Gusztáv Budapest 5.—, Virághalmy Jenő Budapest 9.66, Nihsim József Budapest 10.—, I. sz. áll. polg. fiúiskola tanártestülete Miskolc 37.50, Középiszkáz község 50.—, Kevermes község 210.—, Veszprém vármegye 2000.—, Porcsin Gyula Derecske 7.—, Bardoc község 196.06, Erdőfüle község 73.40, Felsőiszkáz község 10.—, Csizmás Mihály Szolnok 8.86 P.



SZEPTEMBER

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Rockenbauer István (IX. 5.) 32" + 32" — Szőke István (IX. 6.) 30" + 30" — Szenes János (IX. 22.) 34" + 35". — *»B« vizsgát tettek:* Király Gyula (VIII. 29.) 1'28" + 2'30" + 2'30" — Páris Gyula (VIII. 29.) 2'01" + 2'01" + 2'30" — Springer Antal (IX. 1.) 2'50" + 3'10" + 2'40" — Hamza Hanem (IX. 3.) 2'10" + 3'00" + 2'36" — Both Attila (IX. 3.) 2'20" + 1'50" + 1'45" — Novodonszky Gyula (IX. 3.) 2'20" + 3'50" + 3'10". — *Összes felszállások száma:* 224. — *Repült idő összesen:* 43 óra 40 perc 34 mp.

Győri Aero Club.

Összes felszállások száma: 30. — *Repült idő összesen:* 37 perc 07 mp.

B. S. E.

»A« vizsgát tettek: Boda György (IX. 22.) 35" + 33" — Nemes Károly (IX. 22.) 30" + 35" — Cseri Ferenc (IX. 22.) 33" + 32" — Leveszy Ottó (IX. 22.) 32" + 34" — Pázmándy Zoltán (IX. 29.) 32" + 40". — *Összes felszállások száma:* 217. — *Repült idő összesen:* 1 óra 14 perc 14 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület. Szombathely.

Összes felszállások száma: 82. — *Repült idő összesen:* 29 perc 56 mp.

Szolnokmegyei Repülő Egyesület. Szolnok.

»A« vizsgát tettek: Soós György (IX. 5.) 30" + 51" — Winler-Hoffen Helmut (IX. 6.) 37" + 37" — Szabó László (IX. 6.) 36" + 39" — Herbály János (IX. 6.) 45" + 65" — Tomor György (IX. 5.) 72" + 78" — Baranyai József (IX. 6.) 43" + 87" — Szénássy László (IX. 6.) 54" + 1'55". — *»B« vizsgát tettek:* Pallai Ferenc (VIII. 27.) 1'17" + 1'40" + 1'53" + 1'43" + 1'32" — Becker Gábor (VIII. 28.) 1'35" + 1'28" + 1'28" + 1'43 + 1'30" — Zajtai Károly (IX. 1.) 1'16" + 1'49" + 2'10" + 1'57" + 2'08". — *Összes felszállások száma:* 184. — *Repült idő összesen:* 1 óra 54 perc 20 mp.

OKTÓBER

Debreceni Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Fekete József (X. 5.) 35" + 35" — Horváth Ferenc (X. 6.) 30" + 31" — Amaházy János (X. 19.) 43" + 45" — Boros János (X. 20.) 31" + 40" — Vass Sándor (X. 20.) 34" + 36". — *Összes felszállások száma:* 421. — *Repült idő összesen:* 4 óra 13 perc 55 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tett: Gyenes Mihály (X. 19.) 34" + 41". — *Összes felszállások száma:* 104. — *Repült idő összesen:* 54 p. 16 mp.

Elektromos T. E. Sportrepülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Füszter Ferenc (X. 5.) 32" + 31" — Domonkos László (X. 20.) 30" + 36" — Radimetzky Béla (X. 20.) 40" + 36" — Bastius János (X. 20.) 30" + 40" — Vörösmarty Kálmán (X. 20.) 32" + 36" — Bóna László (X. 27.) 30" + 33" — Borvendég Lajos (X. 27.) 34" + 33". — *Összes felszállások száma:* 261. — *Repült idő összesen:* 1 óra 06 perc 21 mp.

MOVERO Gyöngyös.

»A« vizsgát tett: Potye Endre (X. 6.) 35" + 42". — *»B« vizsgát tett:* Makovinyi Zoltán (X. 13.) 1'05" + 1'35" + 1'25". — *Összes felszállások száma:* 67. — *Repült idő összesen:* 36 perc 37 mp.

Szolnokmegyei Repülő Egyesület. Szolnok.

Összes felszállások száma: 237. — *Repült idő összesen:* 1 óra 31 perc 54 mp.

Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el. Díjakat egy hónapnál tovább nem őrzünk.

109-ES KERESZTREJTVÉNY

Beküldte: vitéz Kurucz Ernő, Tehran (Iran).

1	2	3	4		5	6		7	8		9	10	11
12				■	13		■	14		■	15		
	■	16		■	17		18	■	19	20			
21	22	■	23	24				25				■	
26		27	■		■	28			■	29		30	
31			32		33	■		■	34	■	35		
36		■	37			38		39		40			■
■	■	41	■	■	42						■	43	44
45	46		47	48			■		■	49	50		
51					■	52	53		54				
55				■	56					■	57		

Vízszintes sorok: 1. BSE iskolagép. 12. Antal becézve (ék. hib.). 13. Két O. 14. R. T. németül. 16. Nem ki. 17. V. U. S. 19. Holland vízigép. 21 Magyar gépek betűjelzése. 23. Vállheveder a műrepüléshez. 26. Női név. 28. Német szám. 29. Bejegyez. 31. Gumiköpenymárka. 35. Gödöllői Sport Egyesület. 36. Egy igefaj megkülönböztető ragja. 37. Romboló raj. 42. Ennek nevében mondanak ítéletet nálunk. 43. Rajta raggal kifejezve. 45. Mindent elér az..... 49. Szélzsák tréfás neve. 51. Helyen. 52. Dobozod. 51. A robbanómotorok második üteme. 56. Mátyás király madara. 57. Aromája.

Függőleges sorok: 1. Magyar repülőgéptervező. 2. Ü. N. 3. C. T. B. 4. Ide repült Rotter Berlinből. 6. Francia szoknya. 5. Rossz diák kapja a konferencián. 7. Nap eleje. 8. G. G. K. G. 9. Az élethez elengedhetetlenül szükséges (névelővel). 10. Tagadó szó. 11. Vitorlázó gép. 18. Téli sporteszközt készítő üzem. 20. Német vezérőrnagy. 22. Mindent ütő kártyák. 24. Ok. 25. Ismeretlen aláírása. 27. -ra németül. 30. Idomít. 32. László Béla. 33. P. M. K. A. 34. Zsíroz. 38. Zöldfőzelék. 39. Egyenes. 40. Szent a négereknél. 41. Finn sportgép. 44. ....ilyet! 45. A. T. S. 46. Kar része. 47. Ave betűi keverve. 48. Kovács Nándor. 50. Kuli része. 53. Kárpáti Lajos. 54. Állóvíz.

Megfejtésül beküldendők: a vízszintes 1. és 37. sor és a függőleges 1. és 30. sor.

A 108-as rejtvény megfejtése: Vízszintes 1. Supermarine Spitfire, Bristol Blenheim. 26. Színdarabra ír. Függőleges 1. Seversky Convoy. 6. Albatros.

Díjat nyertek: Sashegyi Mihály, Szombathely; Antal István, Bp.; Hopp Ferenc, Sopron; Baross Éva, Bp.; Keszthelyi Béla, Szeged; Kálmán László, Debrecen; Marossy Mária, Bp.; Forintos Dénes, Bp. és Hajnal Henrik, Szeged.

Rejtvénymegfejtőink számára díjat adományoztak

Cadeau csokoládégyár 1 doboz csokoládédesszertet.

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont.

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt.

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet.

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát.

Sebesfi fotó szaküzlet. (Krisztinakörút 61.) fotócikkeket.

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.



Levente. Verse nem jó, mert nem üti meg a M. Sz. szigorú mértékét. — **Jánosi 168.** Alkalmilag közöljük. — **L. Béla, Székesfehérvár.** Köszönjük. Közöljük. — **Többeknek.** Kedvezményes előfizetési árainkat megszüntettük. Lapunk előfizetési ára most, hogy havonként kétszer jelenik meg, egy évre 10 pengő. Kivételt senkivel sem tehetünk. — **Kassai fiúk.** Az első katonai repülőteret hazánkban Újvidéken létesítették 1912-ben. Az első magyar katonai repülő Petróczy István volt, aki ma nyugalmazott repülőezredes. — **B. Bálint, Ózd.** Rendszeres járat 1923-ban indult meg az Aeroexpress F. 13. típusú Junkers hidroplánjaival. — **G. P., Bp.** Az illetőről semmi közelebbit nem tudunk, mert őt személyesen nem is ismerjük. — **Bátorság.** Hess Rudolf külföldi német családból származik. Atyja a volt csehföldi Égerből, anyja Thüringiából való. Ő maga 1894 április 26-án született az egyiptomi Alexandriában, ahol 14 esztendős koráig élt. A világháborúban mint önkéntes Verdunnél súlyosan megsebesült, sebeiből felgyógyulva, Románia ellen harcolt, mint rohamcsapat-parancsnok és az Erdős-Kárpátokban újra megsérült, végül 1918-ban, mint pilóta érte meg az összeomlást. — **D. Gyuláné.** Olvasóink épülésére közöljük kedves levelét: »Kis fiam még csak harmadik elemista, de 20-ától 1-éig ostromolja a szomszéd dohánykereskedést, hogy van-e már új Magyar Szárnyak, mivel minden hónapban megveszi és amit megtud érteni, el is olvassa. Ma boldogan rohan hozzám, lobogtatván a jelentkező lapot, ami a novemberi számban volt: »Anyukám, anyukám, gyorsan töltsd ki ezt a lapot, most már én is lehetek pilóta.« A kis pajtit szeretettel üdvözöljük. Tessék megmondani neki, hogy igazán büszkék vagyunk rá. — **Sz. Frigyes.** A honvéd tisztviselői karba csak olyan hivatásos altisztek vehetők fel, akik legalább a középiskola négy osztályát elvégezték. Ezidőszerint a létszám teljes, felvételre belátható időn belül nincs kilátás. — **24 nagyváradi.** Erről már írtunk. Régebbi számainkban bőven találnak feleletet. — **Finnország.** Nem írt jeligét, de reméljük, hogy üzenetünket olvasni fogja. Előbb azért nem írhattunk, mert nem voltak megbízható adataink. Most sikerült megtudnunk, hogy a finn-orosz háború mérlege 23.000 finn halott és 17.000 finn hadifogoly. — **Teherán.** Nem írt jeligét, de valószínű, hogy így is rátalál üzenetünkre. Köszönjük, hogy a tengerentúlról sok szeretettel gondolt ránk. Köszönjük a beküldött rejtvényeket, amelyek közül az elsőt jelen számunkban közöljük. Rejtvénymegfejtő táborunk bizonyára örömmel elmélkedik a feladott kérdéseken, hiszen, aki feladta: lelkes hazafi maradt a messzi távolban. Szeretettel üdvözöljük.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
*
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
*
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS: KÁRPÁTI ANTAL IGAZGATÓ.



Mint az árnyék,

úgy követi a gépet az INTAVA nemzetközi repülésügyi szolgálat. Minden repülőtéren ott van korszerű felszerelésével, képzett személyzetével, hogy az üzemanyagfelvétel, olajutánpótlás gondjait a pilóta vállairól levegye. Az INTAVA szervezet gondoskodik arról, hogy állandóan azonos minőségű repülőbenzinek és repülőolajok álljanak minden repülőtéren rendelkezésre.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST
az INTAVA organizáció tagja.

INTAVA

NEMZETKÖZI REPÜLÉSÜGYI SZOLGÁLAT

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS: KÁRPÁTI ANTAL IGAZGATÓ.